



ЗБІРНИК

МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ



ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ

**м. Кривий Ріг
17 листопада 2023 року**

Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2023 року). Кривий Ріг, 2023. 148 с.

*Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 6 від 28 листопада 2023 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення», 17 листопада 2023 року.

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

Брисковська О.М. Доцільність створення безпечних умов сталої мобільності у сфері безпеки дорожнього руху	6
Бугайко Ю.О. Проблеми міжнародно-правового регулювання експлуатації персональних мобільних транспортних засобів	8
Будзинський М.П., Бакал В.П., Приходько В.І. Правові підстави застосування поліцейськими примусових заходів та спеціальних засобів	10
Вайда Т.С. Деякі сучасні зміни законодавства України з питань удосконалення підготовки кандидатів у водії	12
Веселов М.Ю., Чвалюк А.М. Заходи відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: закордонний досвід	16
Веселова К.М., Веселов М.Ю. Організація надання невідкладної медичної допомоги постраждалим в ДТП	20
Гірін І.В. Сучасний стан та заходи з підвищення безпеки дорожнього руху в країнах ЄС	23
Голіна В.В. Кримінологічний підхід до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в Україні	26
Головкін Б.М. Вплив віктимної поведінки на аварійність, травматизм та смертність на дорогах	29
Гук В.І., Запорожцева О.В. Нова парадигма в організації дорожнього руху в містах	33
Слаєв Ю.Л. Захоплення єдиного транспортного комплексу: структура об'єкта кримінального правопорушення	37
Зінченко Д.А., Макарова О.П. Профілактичні заходи щодо недопущення керування транспортним засобом особами в наркотичному або алкогольному сп'янінні	41
Калініна А.В. Оцінка водіями стану безпеки дорожнього руху в Україні (за результатами емпіричного дослідження)	44
Кисельова М.С. Європейський досвід запровадження автоматизованих систем фіксації порушень правил дорожнього руху	46
Кисіль М.В., Заровна І.О. Безпечна примусова зупинка автомобілів. Спеціальний засіб	48
Кіблик Д.В. Вдосконалення законодавства щодо безпеки дорожнього руху для осіб з інвалідністю	51
Коллер Ю.С. Безпека руху транспорту як складова національної безпеки України	54
Колодяжний М.Г. Три «П» державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху	57
Kulikovska O. Y., Atamanenko Y. Y. Creation of a conceptual model of a geospatial data base for complex automation of information support of the activities of the patrol police of Ukraine	60

Макаренко О.Ю., Макаренко Н.А. Угода про визнання винуватості в справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту	62
Макарова О.П. Психологічні особливості навчання осіб з обмеженими можливостями до керування транспортним засобом	64
Manuel Picardi. Graduated development training for driving license acquisition (category B)	67
Марценишин Ю.І., Степанов О.С. Основні причини дорожньо-транспортних пригод за участю ліцензованого автомобільного транспорту України в умовах воєнного стану	76
Маслянко С.В., Веселов М.Ю. Штучний інтелект як невід’ємна складова в сучасному процесі керування транспортними засобами	79
Медведкіна А.О., Макарова О.П. Психологічна складова готовності водіїв до керування транспортними засобами	86
Мельниченко О.І. Розробка системного підходу до управління безпекою дорожнього руху	87
Мисливий В.А. Чи можна позбавити права керування транспортними засобами особу, яка його не має?	90
Наumenko В.В. Застосування вимог Правил дорожнього руху України, що викликають різне тлумачення, при проїзді нерегульованих пішохідних переходів	94
Нестерцова-Собакарь О.В. Державне регулювання розвитку транспортних комунікацій	96
Пастух І.Д. Звільнення від відповідальності при малозначності адміністративного проступку у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	99
Пилипенко Є.О. Окремі проблемні питання розгляду справ про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення	102
Приходько А.О., Веселов М.Ю. Організація аварійно-рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах	104
Приходько В.І. Профілактичні заходи органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	107
Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М. Методи оптимізації глобальних і регіональних проблем у системі організації дорожнього руху (СОДР) у містах України	110
Салманова О.Ю. Особливості адміністративної відповідальності «вразливих користувачів доріг» за порушення Правил дорожнього руху	116
Сістук В.О., Монастирський Ю.А. Сучасні технологічні рішення щодо автоматизації оцінки безпеки дорожнього руху	121
Смірнов О.М., Харченко А.М. Оцінювання рівності проїзної частини автомобільної дороги в тяжкий період для експлуатації	124

Собакарь А.О. Контроль як форма публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури	125
Тарановський П.І. Деякі аспекти психологічної підготовки працівників патрульної поліції в контексті вдосконалення навичок керування автомобілем	128
Харченко А.М., Цибульський В.М. Інформаційно-управлінська система моніторингу стану доріг як складова концепції управління безпекою дорожнього руху	130
Червінчук А.В. Класифікація учасників дорожнього руху як суб'єктів адміністративних правопорушень	132
Шрамко С.С. Деякі аспекти оцінки працівниками патрульної поліції стану дорожньо-транспортної безпеки	136
Юзефович Д.В., Санжаров Р.Б. Встановлення працівниками патрульної поліції обставин дорожньо-транспортних пригод з матеріальними збитками	139
Юнацький М.Ю. Превентивна діяльність поліції у транспортному секторі Європейського Союзу	142
Юнацький М.Ю., Діхтяренко Ю.І. Розгляд деяких аспектів підтримання безпеки на транспорті за рахунок превентивної діяльності поліції в Європейському Союзі	145

Брисковська Оксана Миколаївна

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

ДОЦІЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ БЕЗПЕЧНИХ УМОВ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Найвагоміший чинник дорожньо-транспортних пригод (ДТП) на сьогодні є неналежний рівень дорожньої інфраструктури. З року в рік Україна знаходиться серед лідерів за показником смертності на дорогах. Через дорожньо-транспортні пригоди наша країна нині втрачає у вісім разів більше людей, ніж західноєвропейські країни [1]. Беззаперечно, без якісної дорожньої інфраструктури не може бути безпечного дорожнього руху. Її удосконалення – важлива складова забезпечення безпеки доріг, що й передбачено Стратегією і Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року [2]. Збільшилась завантаженість автомагістралей і кількості заторів на них, в деокуповані місця повернулася велика кількість громадян, що призвело до збільшення кількості транспортних засобів на дорогах країни. В умовах сьогодення підвищується ризик дорожнього руху через невідремонтовану пошкоджену дорожню інфраструктуру під час воєнних дій. Після звільнення Київщини, Чернігівщини, Сумщини пройшло уже більше року але пошкоджене дорожнє покриття залишається таким яке було після активних воєнних дій (обстрілів, боїв на асфальті) на якому утворилися неприродньо глибокі ями та вибоїни якими легко пошкодити шини, диски колес, а також розташовані у нижній частині автомобіля конструкції – підвіску, вихлопну систему, трансмісію, а також пошкодженими відбійниками, тротуарами та освітленням. Як у самій столиці відбудова дорожнього покриття проводиться безперервно, то за її межами уже в області, а тим більш у інших областях країни більшість пошкодженого дорожнього покриття залишається таким же, або якщо проведений ремонт то окремими «клаптиками» участків дороги, які через нетривалий час руйнуються і покриття стає знову пошкодженим, це призводить і до подальших, «поклаптикових» ремонтів, що спричиняють затори з транспортних засобів на дорогах та збільшення кількості ДТП. На сьогодні залишилися насипні мости, через річки, з нерівним покриттям, вибоїнами та вузьким полотном, що призводить до зменшення швидкості руху, «корок», «тягучок» та як результат порушується логістика через руйнування транспортної інфраструктури, що в сою чергу негативно впливає на економічні збитки як тих регіонів так і всієї держави в цілому, негативного впливу зазнають усі галузі та сфери діяльності. Через порушення логістики продовжуватимуться проблеми як з експортом продукції, у тому числі зернових, так і імпортом. Економічні збитки регіону будуть зростати, у тому числі за рахунок пошкодженої дорожньої інфраструктури в умовах високого ступеня невизначеності.

Експерти багатьох країн визнають зниження ризику дорожнього руху через: застосування нових підходів до питань землекористування щодо будування безпечних доріг; стимулювання переходу від видів транспорту підвищеного ризику до більш безпечних видів та створення безпечнішого дорожнього середовища.

Для зменшення ДТП потребують оновлення і дорожні знаки, які знаходяться у непримітних місцях, з тьмяним забарвленням, що ускладнює водію можливість його ідентифікувати та орієнтуватися у дорожньо-транспортному русі. Доречно дорожні знаки зробити візуально примітними для покращення сприйняття та розуміння необхідних напрямків учасниками дорожнього руху. Ми пропонуємо дорожні знаки зробити більшого розміру, вище розміщеними з якими кольорами, щоб створити безпечніше дорожнє середовище.

За результатами проведення наукових досліджень і аналізу статистичних даних більше 1/3 загиблих та/або травмованих у ДТП є пішоходи [2]. Смертність і травматизм пішоходів настає внаслідок як правомірної, так і неправомірної їх поведінки.

Отже, через такі чинники підвищується небезпека дорожньо-транспортних пригод на дорогах держави:

- пошкоджена дорожня інфраструктура (дорожнє покриття, відбійники, насипні мости);
- непримітні дорожні знаки збільшують кількість порушення правил проїзду перехресть, на яких стається до 30 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод із смертельними наслідками;
- необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків;
- збільшення завантаженості доріг та кількості заторів призводить до порушення логістики та економічних збитків;
- збільшення кількості вантажівок які з кожним роком стають довшими і більш вантажопідйомними, що робить автомобілі більш уразливими при зіткненнях з ними та призводить до збільшення кількості загиблих у таких ДТП [4].

Створення більш безпечних умов сталої мобільності у сфері безпеки дорожнього руху зменшить завантаженість доріг та кількість дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Пруненко Д. О. Чинники, що впливають на безпеку дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 106-109.
2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Урядовий кур'єр від 04 листоп. 2020 р. № 214.
3. Брисковська О. М. Особливості небезпеки на автошляхах держави у воєнний час та необхідність підвищення контролю за дотриманням Правил

дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 20-22.

Бугайко Юлія Олексіївна

старший викладач кафедри поліцейської діяльності та публічного адміністрування Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор філософії

ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПЕРСОНАЛЬНИХ МОБІЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Розвиток новітніх технологій, а також постійна перенасиченість міських транспортних мереж спонукали до вироблення нових рішень щодо поліпшення міської мобільності. Незважаючи на те, що спочатку розроблення персональних мобільних пристроїв було зорієнтовано на пішоходів, які мають труднощі з фізичною мобільністю, сьогодні вони є практичним засобом пересування на короткі дистанції для всіх. Під поняттям «*персональні мобільні транспортні засоби*» (ПМТЗ) слід розуміти поліморфні пристрої, які не мають загальної форми [4]. Персональний мобільний транспортний засіб є відносно новим типом транспортних засобів, що свідчить про випробувальний характер правового регулювання його експлуатації, а також певні прогалини регламентації як у межах окремих країн, так і на міжнародному рівні.

На сьогодні між європейськими країнами існують суттєві відмінності щодо правового статусу персональних мобільних транспортних засобів та пов'язаних з ними правил поведінки. Приміром у Сербії, Греції та Нідерландах (поки що) не дозволяють використання електросамокатів у громадських місцях. В Австрії, Бельгії, Німеччині, Франції та Іспанії електроскутери виділяють в окрему категорію транспортних засобів. В інших країнах їх вважають або велосипедом, або пішоходом, або легким мопедом. У більшості країн водіям електроскутерів доводиться користуватися велосипедами. Їм дозволено перебувати на тротуарі лише у трьох країнах: у Бельгії, Швеції та Фінляндії. Форум європейських дослідницьких інститутів безпеки дорожнього руху (FERSI) зазначає, що лише у Данії та Франції водії електронних скутерів зобов'язані мати страхування юридичної відповідальності. Шолом є обов'язковим лише для деяких користувачів (дітей та підлітків) в Австрії, Чехії, Франції та Швеції. У половині країн FERSI діють вікові обмеження використання електросамокату: мінімальний вік коливається від 12 років (Австрія та Франція) до 18 років (Італія). Практично у всіх країнах, крім Угорщини, існує обмеження максимальної швидкості – від 20 до 25 км/год [3].

Значні відмінності у правовому регулюванні різних країн щодо користування персональними мобільними пристроями можуть стати причиною низки дорожніх транспортних пригод, неумисних правопорушень та

щонайгірше – травм та інших негативних наслідків для життя і здоров'я учасників дорожнього руху. Щодо полегшення дорожнього руху та підвищення безпеки на дорогах слушною вбачається пропозиція Колодяжного М. Г., яка полягає у розробленні та ухваленні одноманітних правил дорожнього руху щодо користування персональними мобільними транспортними засобами. На сьогодні уніфіковані правила дорожнього руху закріплені у таких міжнародно-правових актах: Конвенція ООН «Про дорожній рух» 1968 р. та Конвенція ООН «Про дорожні знаки та сигнали» 1968 р. Фактично указані міжнародно-правові акти стали нормативно-правовою основою при розробці Закону України «Про дорожній рух» й формування основних положень Правил дорожнього руху в Україні та інших країн світу. На теперішній час значення цих конвенцій важко переоцінити. У період бурхливої глобалізації, у тому числі розширення європейського співтовариства, активного туризму, трудової міграції, можливості майже безперешкодного перетину міждержавних кордонів одноманітність правил дорожнього руху, дорожніх знаків й сигналів є необхідною і, можливо, єдиною умовою безпечного користування автошляхами сусідніх держав [1, с. 286]. Слід відзначити, що у цьому контексті Європейська Комісія вже мала дискусію зі стейкхолдерами щодо уніфікації правил дорожнього руху для персональних мобільних пристроїв, у якій запропонувала: «мікромобільні транспортні засоби повинні працювати у межах нормативної бази, яка визначає територіальні межі, де вони можуть використовуватися (наприклад, на дорогах), велосипедні доріжки, тротуари, пішохідні зони, зони 30 км/год), швидкість з якою вони можуть рухатись, необхідність проходження курсу навчання з керування таким транспортом, вік, з якого можна керувати таким транспортним засобом та правила безпеки керування ним (наприклад, засоби захисту, світло, покажчики повороту тощо)» [2].

Таким чином, зростання чисельності водіїв персональних мобільних транспортних засобів та ризиків нових дорожньо-транспортних пригод обумовлюють внесення відповідних змін та доповнень щонайменше до Конвенції ООН «Про дорожній рух» та Конвенції ООН «Про дорожні знаки та сигнали», а також внесення змін до чинного національного законодавства країн-учасниць відповідних міжнародних організацій.

Список використаних джерел:

1. Колодяжний М. Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2021. № 2 (16). С. 279-293. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.243742> (дата звернення: 23.10.2023).
2. Conference: «Micro-mobility: the next big thing?». *European Commission*. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-10-14-micro-mobilitybackground-note.pdf>. (дата звернення: 12.10.2023).
3. Kamphuis K., van Schagen. I. «E-scooters in Europe: legal status, usage and safety. Results of a survey in FERSI countries». *FERSI paper*. URL: <https://www.sicustrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf> (дата звернення: 22.10.2023).

4. Safe Micromobility. *International Transport Forum*. 2020.
URL: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safemicromobility_1.pdf.
(дата звернення: 24.10.2023).

Будзинський Микола Петрович

заступник директора Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, старший дослідник

Бакал Віталій Павлович

завідувач науково-дослідної лабораторії спеціального транспорту та форменого одягу Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, старший дослідник

Приходько Вадим Іванович

провідний науковий співробітник відділу спеціального транспорту науково-дослідної лабораторії спеціального транспорту та форменого одягу Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, старший дослідник

**ПРАВОВІ ПІДСТАВИ ЗАСТОСУВАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ
ПРИМУСОВИХ ЗАХОДІВ ТА СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАСОБІВ**

В у мовах воєнного стану та складної криміногенної ситуації успішно затримати і знешкодити небезпечних правопорушників можуть лише всебічно розвинені працівники, які досконало володіють прийомами рукопашного бою, зброєю і спеціальними засобами.

Виконання службових завдань працівниками поліції пов'язано з реальною загрозою для їх життя і здоров'я. Запобігання небезпеці, уникнення поранень при виконанні службових завдань у багатьох випадках можливе тільки за умови правильного використання спеціальних засобів підтримання публічної безпеки і порядку.

Відповідно до пункту 3 статті 42 Закону України «Про Національну поліцію» спеціальні засоби як поліцейські заходи примусу – це сукупність пристроїв, приладів і предметів, спеціально виготовлених, конструктивно призначених і технічно придатних для захисту людей від ураження різними предметами (у тому числі від зброї), тимчасового (відворотного) ураження людини (правопорушника, супротивника), пригнічення чи обмеження волі людини (психологічної чи фізичної) шляхом здійснення впливу на неї чи предмети, що її оточують, з чітким регулюванням підстав і правил застосування таких засобів та службових тварин [1].

Вичерпний перелік типів спеціальних засобів, що можуть використовувати поліцейські для виконання своїх повноважень наведений у Законі України «Про Національну поліцію», а саме: гумові та пластикові кийки;

електрошокові пристрої контактної та контактнo-дистанційної дії; засоби обмеження рухомості (кайданки, сітки для зв'язування тощо); засоби, споряджені речовинами сльозогінної та дратівної дії; засоби примусової зупинки транспорту; спеціальні маркувальні та фарбувальні засоби; службові собаки та службові коні; пристрої, гранати та боєприпаси світлозвукової дії; засоби акустичного та мікрохвильового впливу; пристрої, гранати, боєприпаси та малогабаритні підривні пристрої для руйнування перешкод і примусового відчинення приміщень; пристрої для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії; засоби, споряджені безпечними димоутворюючими препаратами; водомети, бронемашини та інші спеціальні транспортні засоби; засоби та/або пристрої, призначені для виявлення, припинення порушень порядку та правил використання повітряного простору України експлуатантами безпілотних повітряних суден, у тому числі для перехоплення сигналів дистанційного керування, пошкодження чи знищення таких суден та/або складових частин безпілотних авіаційних систем [1].

Застосування спеціальних засобів визначається не тільки доцільністю й ефективністю заходу. В першу чергу, ця діяльність повинна бути оцінена з точки зору правомірності. Це означає, що в усіх без винятку випадках вона повинна базуватися на вимогах норм законів та підзаконних нормативних актів і ніякими оперативними, організаційними та іншими міркуваннями виправдана бути не може.

У зв'язку із зазначеним неприпустимим у діяльності поліції є будь-яке неправомірне, недосконале застосування спеціальних засобів, що може завдати шкоди державним та особистим інтересам громадян, які охороняються Конституцією України [2].

Правова основа застосування засобів спеціальної техніки – це система правових норм, підзаконних нормативних актів та правил, які визначають допустимість або регламентують порядок і умови їх використання.

Правовою основою застосування працівниками поліції заходів фізичного впливу, спеціальних засобів і вогнепальної зброї є:

- Конституція України (ст. 3, 8, 17, 21, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 39, 55);
- Кримінальний кодекс України (ст. 36, 37, 38, 39);
- Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII «Про Національну поліцію» (ст. 42, 43, 44, 45, 46);

- Постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 р. № 1024 «Про затвердження переліку та Правил застосування спеціальних засобів військовослужбовцями Національної гвардії під час виконання службових завдань»;

- Постанова Кабінету Міністрів України від 07.09.1993 р. № 706 «Про порядок продажу, придбання, реєстрації, обліку і застосування спеціальних засобів самооборони, заряджених речовинами сльозоточивої та дратівної дії».

Рішення про застосування спеціальних засобів приймає посадова особа, яка відповідає за забезпечення публічної безпеки і порядку в даному населеному пункті, або керівник конкретної спеціальної операції.

Поліцейський, який діє індивідуально, приймає рішення про застосування спеціальних засобів самостійно відповідно до вимог чинного законодавства.

Окремо, необхідно зауважити, що спеціальними засобами є дозволені пристрої та об'єкти, призначені для захисту особового складу поліції та громадян під час проведення спеціальних заходів з охорони громадського порядку та виконання службових обов'язків. Їх основна функція – пом'якшення впливу вражаючих елементів та обмеження дій правопорушників [3].

Підводячи підсумок необхідно зазначити, що спеціальні засоби використовуються лише після того, як усі інші життєздатні варіанти були вичерпані без успіху, а систематизація застосування цих засобів працівниками Національної поліції України на сьогодні залишається в край актуальною, адже триває війна і на поліцейських покладаються додаткові повноваження, пов'язані з виконанням службово-бойових завдань.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19?find=1&text=%D0%A1%D0%9F%D0%95%D0%A6%D0%86%D0%90%D0%9B%D0%AC%D0%9D%D0%86+%D0%97%D0%90%D0%A1%D0%9E%D0%91%D0%98#w1_9

2. Спеціальна техніка Національної поліції України : навч. посіб. з дис. «Тактико-спеціальна підготовка» / Ю. В. Гнусов, В. А. Світличний, Ю. М. Онищенко; Харк. нац. ун-т внутр. справ, факультет № 4, каф. кібербезпеки. – Х. : ХНУВС, 2017. 175 с.

3. Спеціальна техніка в органах внутрішніх справ : навч. посіб. / Р. В. Мукоїда, А. О. Шелехов / за заг. ред. С. В. Кузніченка. Одеса : ОДУВС, 2013. 134 с.

Вайда Тарас Степанович

доцент кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки Херсонського факультету Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент

ДЕЯКІ СУЧАСНІ ЗМІНИ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ З ПИТАНЬ УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДГОТОВКИ КАНДИДАТІВ У ВОДІЇ

Актуальність проблеми. Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із стратегічних завдань держави щодо охорони/підтримання громадського порядку у суспільстві, оскільки, з врахуванням аналізу статистичних даних патрульної поліції, щорічно внаслідок ДТП гинуть чи отримують тілесні ушкодження різного рівня тисячі громадян (на прикладі 2022 року трапилося 18628 ДТП із загиблими та травмованими, в котрих загинуло 2791 особа та травмовано 23145 осіб; це при тому, що в окремих регіонах (Донецька, Запорізька, Луганська, Миколаївська, Харківська, Херсонська – *уточнено нами*)

рівень аварійності суттєво знизився через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій [1].

Також про актуальність цієї проблеми свідчить низка прийнятих останнім часом нормативно-правових актів різного рівня, котрі удосконалюють регулювання суспільних відносин у вище зазначеній сфері. Зокрема, навіть в умовах воєнного стану увага законодавчого органу була звернута на діяльність суб'єктів освітнього процесу, які (ліцензовані заклади з підготовки водіїв – *уточнено нами*) здійснюють підготовку водіїв та забезпечують якість набутого професійного досвіду цими особами (грунтовність їх знань норм Правил дорожнього руху, сформованість умінь та навичок безаварійного керування транспортними засобами), необхідного для безпечної експлуатації транспорту на вулично-дорожній мережі.

Результати дослідження. Серед основних порушень з боку ліцензованих навчальних закладів, які здійснюють підготовку водіїв, можна виділити наступні: 1) здійснення підготовки, перепідготовки водіїв транспортних засобів особою, яка не має чинного документа спеціаліста з підготовки водіїв транспортних засобів як з викладання теоретичних предметів, так і практичного навчання водінню транспортних засобів відповідної категорії; 2) допуск осіб, які не склали теоретичний іспит, до практичної підготовки водіїв (навчання водінню транспортного засобу); 3) проведення практичної підготовки водіїв (навчальної їзди) з використанням транспортних засобів, обладнаних з порушенням вимог Правил дорожнього руху, або особою, яка позбавлена права щодо керування транспортними засобами [2]. У свою чергу порушення з боку посадових осіб таких навчальних закладів тягне за собою накладання штрафу від 8 500 до 13 600 грн (стаття 127³, внесена до КУпАП згідно із Законом України від 13.07.2023 року № 3234-IX) [3].

З проведеного аналізу роботи сервісних центрів МВС України, на базі котрих складають іспити кандидати у водіїв, можемо зробити висновки про необхідність їх подальшого реформування, зокрема, кількість територіальних сервісних центрів доцільно зменшити. За інформацією О. Зінченко, зараз їх по всій Україні налічується 148 одиниць, а планується залишити лише 55 [4]. Приміщення для складання іспитів з Правил дорожнього руху та учбові транспортні засоби, які використовуються для складання іспиту з практичного водіння, оснащать новою оргтехнікою (камерами спостереження) для забезпечення контролю за об'єктивністю оцінювання кандидатів у водіїв.

Зараз для отримання посвідчення водія особі потрібно пройти курси в автошколі або можна підготуватися й самостійно та скласти теоретичний іспит в ТСЦ МВС України. Після цього необхідно засвоїти практичну частину (навчання водінню транспортним засобом) і далі скласти в ТСЦ МВС України іспит з водіння. У разі позитивних результатів територіальні сервісні центри видають водійське посвідчення на два роки, яке згодом (в разі безаварійної експлуатації транспортного засобу, без допущеної значної кількості порушень Правил дорожнього руху) особі потрібно буде замінити на постійне.

Розглядаючи потенційні порушення з боку сервісних центрів МВС України під час проведення/приймання іспитів у кандидатів у водіїв, то можна

виділити наступні недоліки у їх роботі: 1) порушення посадовими особами сервісних центрів МВС порядку проведення державної акредитації автошкіл та встановленого порядку атестації їхніх спеціалістів (передбачено штраф від 8 500 грн до 17 000 грн [3]); 2) порушення працівниками територіальних сервісних центрів МВС встановленого порядку приймання іспитів для отримання права на керування транспортними засобами або видачу посвідчення водіїв (передбачено штраф від 17 000 грн до 34 000 грн) [3]. Якщо ці порушення будуть вчинені особою повторно протягом року, то штраф зростає – від 34 000 грн до 51 000 грн. Крім того, передбачається позбавлення її права обіймати певні посади або займатися певною професійною діяльністю терміном на один рік [3].

Як було зазначено вище, Верховна рада України дозволила майбутнім водіям вчити теоретичні питання (Правила дорожнього руху, будова та експлуатація транспортних засобів, професійна етика водія, надання домедичної підготовки) самостійно, не відвідуючи аудиторні заняття, які проводяться в автошколі (крім практичних занять з навчання водінню транспортним засобом відповідної категорії), за словами голови Верховної Ради Р. Стефанчука відповідний законопроект № 7354 депутати схвалили у другому читанні та в цілому [5]. Раніше від майбутніх водіїв вимагалось вивчення теоретичних предметів тільки в автошколах і обов'язкове відвідування лише практичних занять з курсу водіння транспортного засобу. Тепер таких осіб будуть допускати до іспитів в ТСЦ МВС України нарівні з випускниками автошкіл, хоча практичні заняття з водіння транспортного засобу, як і раніше, потрібно буде проходити в автошколі під керівництвом інструктора з водіння .

Також нардепи встановили штрафи для посадовців автошкіл за порушення підготовки водіїв. Для цього ухвалили дві нові статті – крім 127³ КУпАП (порушення порядку підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів) також й ст. 127⁴ КУпАП – порушення порядку державної акредитації автошкіл та приймання іспитів (штраф від 500 до 1000 неоподатковуваних мінімумів, тобто 8500 – 17 тис. грн; для працівників МВС – від 1000 до 3000 мінімумів, тобто 17 тис. – 51 тис. грн) [3].

Також слід відзначити в системі підготовки водіїв таке нововведення, як відкриття в Україні інклюзивних автошкіл для людей з інвалідністю (на даний час шість навчальних закладів – *уточнено нами*). Ці автошколи працюють на базі закладів освіти системи МВС у містах Києві, Кам'янці-Подільському, Кропивницькому, Львові, Одесі та Дніпрі. Один із учнів інклюзивних автошкіл уже отримав водійське посвідчення (за повідомленням пресслужби Офісу президента) [5; 6]. Клієнтам таких інклюзивних автошкіл (особам з інвалідністю) пропонують проходити курси з теоретичних предметів програми підготовки водіїв у дистанційному режимі. Займатися таким кандидатам у водії можна як у складі групи, так і індивідуально – за зручним для особи графіком. На навчання до інклюзивних автошкіл можна записатися також на сайті МВС України.

Для прикладу, флагманський проєкт МВС України «Автошколи для осіб з інвалідністю» реалізовано в м. Одесі – автошкола на базі Одеського державного

університету внутрішніх справ отримала сертифікат про державну акредитацію для навчання майбутніх водіїв, зокрема, осіб з інвалідністю, на транспортні засоби категорії «В». Навчальний підрозділ реалізовує загальнодержавну ініціативу в межах Національної стратегії зі створення безбар'єрного простору в Україні «Без бар'єрів», спрямовану на соціальну адаптацію до суспільного життя та рівні можливості для всіх, хто має інвалідність, прагне опанувати навички керування автомобілем і отримати посвідчення водія. У закладі створені всі умови для інклюзивного доступу до навчання та перенавчання кожного громадянина без винятків. Підготовка таких осіб здійснюється як індивідуально, так і у складі змішаних інклюзивних груп, теоретичні питання вивчаються офлайн/онлайн, практичні заняття проводяться за гнучким графіком.

Висновок. Провівши аналіз чинного законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та підготовки кандидатів у водії в сучасних умовах, можна зробити деякі узагальнення.

1. Як об'єктивний підхід у ліцензуванні автошкіл, так і сертифікація викладачів теоретичних навчальних дисциплін та інструкторів з практичного водіння дійсно є одним із бар'єрів, котрий сприятиме удосконаленню освітнього процесу з підготовки кандидатів у водії, а також відбору для викладання в автошколі професійних працівників з необхідним фаховим досвідом, які зможуть надати кваліфіковану допомогу кандидатам у водії для успішного засвоєння ними визначеного змісту програми [7].

2. Незначний обсяг часу, який відводиться згідно програми на навчання кандидатів у водії водінню транспортного засобу відповідної категорії, внаслідок внесених змін у чинне законодавство доповнюється можливістю збільшення часу завдяки подальшому набутті особою практичного досвіду водіння на власному транспорті.

3. Заслугує на уваги створення сприятливих умов для підготовки водіїв з числа осіб з інвалідністю (на прикладі проєкту МВС України «Автошколи для осіб з інвалідністю»). Поширення цього позитивного досвіду є досить актуальним та конструктивним рішенням в сучасних умовах воєнного стану, коли внаслідок участі у бойових діях неминуче трапляються випадки поранення військовослужбовців, кількість котрих до завершення бойових дій на фронті буде збільшуватися. Отримання додаткових можливостей (права на керування транспортним засобом – *уточнено нами*) посилить соціальний захист таких осіб з інвалідністю, котрі зможуть у подальшому самостійно, повноцінно та активно брати участь у суспільному житті, утримувати себе чи отримувати додатковий дохід для своєї сім'ї.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 12.09.2023).

2. Відповідальність для інструкторів, екзаменаторів та контролювальних органів. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/nabuv-chinnosti-zakon-scho-peredbachaye->

adminvidpovidalnist-dlya-instruktoriv-ta-ekzamenatoriv-detali-2382991.html (дата звернення: 12.08.2023).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X (із змінами і доповненнями станом на 20.08.2023). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=80731-10> (дата звернення: 11.09.2023).

4. Зінченко О. Українці по-новому отримуватимуть водійське посвідчення: які зміни запроваджують. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/ukrayinci-po-novomu-otrimuvatimut-vodiyske-posvidchennya-yaki-zmini-zaprovadzhuyut-2336341.html> (дата звернення: 11.09.2023).

5. Гулійчук Д. ВР дозволила майбутнім водіям вчити теорію самостійно без автошколи. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/vr-dozvolila-maybutnim-vodiyam-vchiti-teoriyu-samostiyno-bez-avtoshkoli-2369629.html> (дата звернення: 11.09.2023).

6. Бережанський І. В Україні відкрилися автошколи для людей з інвалідністю. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-vidkrilisya-avtoshkoli-dlya-lyudey-z-invalidnistyu-2365249.html> (дата звернення: 11.09.2023).

7. Вайда Т. С. Коментар до Правил дорожнього руху / Вайда Т. С., Геращенко О. С., Степаненко В. В. Одеса: Гельветика, 2023. 1040 с.

Веселов Микола Юрійович

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

Чвалюк Андрій Миколайович

доцент кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

ЗАХОДИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД

Показники стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2022 рік порівняно з аналогічним періодом 2021 року значно зменшилися. Основною причиною таких змін є військова агресія рф проти України, тимчасова окупація деяких регіонів та ведення постійних бойових дій, що призвело до зменшення трафіку та кількості перевезень пасажирів і вантажів наземним транспортом на території України [1, с. 46]. Проте, рівень ДТП із загиблими чи травмованими через керування транспортними засобами (далі – ТЗ) у стані сп'яніння залишається стабільним як у мирний, так і в воєнний час – в межах $\approx 4\%$. З року в рік серед поширених причин ДТП керування у стані сп'яніння посідає 5 – 6 місце. Проте, якщо дивитися на співвідношення тяжкості наслідків (загиблих та/чи травмованих) на одну

автопригоду, то керування ТЗ у стані сп'яніння вже посідає 2 місце (див. таб. 1) [2].

Таблиця 1

Аналіз тяжкості наслідків ДТП за причинами в порівнянні на одну автопригоду (за 9 місяців 2023 року)

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими
перевищення безпечної швидкості	1 – 0,16 – 1,26
керування транспортним засобом у стані сп'яніння	1 – 0,09 – 1,27
порушення правил маневрування	1 – 0,08 – 1,25
недотримання дистанції	1 – 0,07 – 1,25
порушення правил проїзду пішохідних переходів	1 – 0,06 – 1
порушення правил проїзду перехресть	1 – 0,03 – 1,45

За міжнародними стандартами у всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається. Але ці стандарти можуть змінюватись та мають бути визначені у національному законодавстві [3].

Проведені у 2013-2014 роках (на замовлення Генерального департаменту з мобільності та транспорту Європейської Комісії) дослідження представили дані щодо вживання алкоголю та інших психоактивних речовин водіями тринадцяти країн Європи.

Результати цих досліджень вказують, що серед водіїв європейського автомобільного транспорту найбільш часто вживаною психоактивною речовиною є алкоголь. На підставі цих результатів було підраховано, що в середньому 1,65% усіх водіїв європейського дорожнього руху керують ТЗ з концентрацією алкоголю в крові 0,5 г/л або вище (див. таб. 2) [4].

Якщо проаналізувати законодавство інших країн, можна побачити, що відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння є більш жорсткішою ніж в Україні.

Ліміт та поширеність перевищення рівня алкоголю серед водіїв країн Європи

Країна ЄС	Ліміт рівня вмісту алкоголю в крові водія	Поширеність перевищення рівня алкоголю серед водіїв (0,5 г/л і вище)
Бельгія	0,5 г/л	2,16%
Чехія	0,0 г/л	0,45%
Данія	0,5 г/л	0,48%
Естонія	0,5 г/л	1,62%
Італія	0,5 г/л	5,23%
Литва	0,4 г/л	2,31%
Угорщина	0,0 г/л	0,1%
Нідерланди	0,5 г/л	0,61%
Польща	0,2 г/л	0,58%
Португалія	0,5 г/л	1,22%
Фінляндія	0,5 г/л	0,26%
Норвегія	0,2 г/л	0,06%

У деяких європейських країнах сума штрафів прив'язана до рівня доходів водія, але так чи інакше, перевищення проміле у крові загрожує нетверезій особі позбавленням волі до двох років. Так, у Німеччині перевищення до 0,5 ‰ тягне за собою лише адміністративну відповідальність і штраф, а понад 0,5 ‰ – кримінальну відповідальність та штраф. В Японії, для прикладу, до покарання за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані алкогольного сп'яніння притягаються навіть пасажирів цього ТЗ (у разі їх наявності) за те, що не зупинили нетверезого водія. І саме в Японії був виписаний найбільший в історії штраф за водіння у нетверезому стані та ДТП з постраждалими – 2,5 млн доларів США [5].

Законодавство Німеччини у Кримінальному кодексі містить норми, які націлені на посилення відповідальності за небезпечне керування ТЗ під впливом алкогольного чи інших видів сп'яніння (статті 315с, 316 та 323а). кожне з цих трьох кримінальних правопорушень також тягне за собою позбавлення права керування ТЗ. Таке вилучення є не кримінальним покаранням, а заходом безпеки. Цей захід діє на період від шести місяців до п'яти років. Після закінчення цього терміну особа повинна подати заяву на отримання нового водійського посвідчення та довести, що вона відповідає умовам, необхідним для його отримання [6].

В Австралії, США деяких інших країнах світу існують заходи, які з метою запобігання керуванню ТЗ у стані сп'яніння поєднують юрисдикційні та технічні засоби. Таким заходом є примусове зобов'язання встановлення алкогольних блокувальних пристроїв (далі – АБП) у ТЗ правопорушників.

Багато штатів США вимагають від водіїв-правопорушників встановлювати пристрої блокування запалювання за їх власний рахунок.

Пристрій блокування запалювання – це пристрій для перевірки дихання, підключений до запалювання автомобіля. Автомобіль не зрушить з місця, якщо водій не дмухне у пристрій та не матиме за результатами тесту РВАК нижче попередньо встановленої нижньої дозволеної за законодавством штату межі, зазвичай 0,02 г/дл. (‰). Національне управління безпекою руху на автомобільних дорогах США (англ. *National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA*) рішуче підтримує розширення блокувань запалювання як перевіреної технології, яка утримує водіїв від керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння.

АБП («автозамки») використовуються у штаті Вікторія (Австралія) з 2002 року для правопорушників, притягнутих до юридичної відповідальності (засуджених) за керування ТЗ у стані сп'яніння зі вмістом алкоголю в крові понад 0,15 ‰. Призначення примусового обладнання ТЗ АБП у штаті Вікторія є дискреційним для тих, хто вперше порушив закон (мається на увазі керування у стані сп'яніння), і обов'язковим для повторних правопорушників [7].

Таким чином, на прикладі розглянутого законодавства деяких європейських країн (Великої Британії та Німеччини), Австралії та частково США маємо нагоду побачити, що особа яка керувала ТЗ у стані сп'яніння може нести як адміністративну, так і кримінальну відповідальність. Санкції за подібні правопорушення передбачають не лише штрафи та позбавлення права керування ТЗ, а й позбавлення волі на певні строки (від 6 місяців до 5 років), залежно від кваліфікації та тяжкості вчиненого правопорушення. Крім того, серед можливих заходів законодавство деяких держав передбачає призначення примусового обладнання ТЗ правопорушника алкогольним блокувальним пристроєм або проходження обов'язкових відновлювальних чи реабілітаційних програм (так звана «терапевтична юриспруденція») тощо.

Список використаних джерел:

1. Біла книга цивільного захисту України : інформаційне видання / Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту. Київ, 2023. 271 с.
2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 30.09.2023: ДТП 09-2023 / Сайт Патрульної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 31.10.2023).
3. Конвенція про дорожній рух : Міжнародний документ ООН від 08.11.1968 р. Зі змін. та доповн., внесеними Європейською угодою від 01.05.1971 р., поправками від 28.09.2004 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html (дата звернення: 31.10.2023).
4. Ecorys. (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam, 166.
5. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання :

монографія / С. С. Вітвіцький, М. Ю. Веселов, Р. М. Пилипів. Київ : ВД Дакор, 2022. 152 с. іл.

6. Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4650) geändert worden ist. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> (дата звернення: 30.10.2023).

7. Richardson, E. (2013). A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria. ACJI, Monash University: Melbourne, 30 p.

Веселова Катерина Миколаївна

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

Веселов Микола Юрійович

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

ОРГАНІЗАЦІЯ НАДАННЯ НЕВІДКЛАДНОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ В ДТП

Основними причинами смерті постраждалих при дорожньо-транспортній пригоді (далі – ДТП) є наступні фактори: травми, які є не сумісними з життям – 20%; затримка швидкої допомоги – 10%; бездіяльність або неправильні дії учасників чи очевидців ДТП – 70%.

Часом завдяки мінімальній, але вчасно наданій допомозі вдається врятувати життя людині або запобігти важких наслідків травми [1]. Тож актуальність питання оперативного надання невідкладної допомоги постраждалим у ДТП не потребує додаткової аргументації, поряд з цим не менш важливим є питання надання саме кваліфікованої (правильної) домедичної допомоги з тим, щоб дії «помічників-рятувальників» навпаки не нашкодили травмованій особі? Відповідно, кожний, хто опинився в подібній ситуації, будучи її учасником чи просто очевидцем, повинен усвідомлювати типовий алгоритм дій правильного поводження на місці ДТП.

З самого початку в терміновому порядку потрібно викликати швидку допомогу! Протягом усього часу перебування на місці події необхідно пам'ятати та дбати і про власну безпеку, адже кожній присутній особі може загрожувати небезпеки дорожнього руху, уламки від техніки, палива, особливостей вантажу, що перевозився у пошкоджених транспортних засобах і та. ін.

Що першочергово потрібно зробити на місці аварії:

1) насамперед, усунути всі стримуючі фактори, що перешкоджають нормальному вилученню постраждалого з пошкодженої автівки;

2) не тягнути потерпілого за кінцівки. Заборонено також згинати кінцівки і тулуб постраждалого. Особу, що втратила свідомість, краще витягнути удвох, не змінюючи положення його тулуба;

3) забезпечте нерухомість голови, шиї та хребта постраждалого за допомогою шийного комірця або руками. Останню процедуру краще виконувати двом особам: перша – притуляє голову з частиною шиї і грудного відділу хребта до підголівника сидіння, а друга – із заднього сидіння фіксує голову руками до підголівника (див. мал. 1);

4) якщо є масивні кровотечі, необхідно їх зупинити. Ознаками таких кровотеч є: пульсуючий струмінь крові, велика пляма крові, що розтікається, біля потерпілого, значне просякання кров'ю одягу. У разі кровотечі з кінцівок слід використати кровоспинний джгут з автомобільної аптечки або саморобний – зроблений із міцної тканини або інших підручних матеріалів;

5) перевірити прохідність дихальних шляхів. Якщо потерпілий у свідомості і розмовляє, цього можна не робити. Якщо ж він непритомний, слід перевірити і за потреби очистити дихальні шляхи – для цього потрібно відкрити його рота. Однак це можна робити тільки після того, як здійснили стабілізацію шийного відділу хребта. Під час відкриття рота або інших дій голова потерпілого не повинна рухатися [2];

6) необхідно ретельно перевірте ознаки життя потерпілого, якщо у постраждалого відсутнє дихання – слід розпочати проведення серцево-легеневої реанімації. Для цього потрібно покласти його на спину та почати натискання посеред грудної клітки двома руками: основа однієї долоні має бути накрита другою долонею. Глибина натискання має становити 5-6 см. Частота натискань має складати 100-120 на хвилину (див. мал. 2).



Малюнок 1. Процедура фіксації голови постраждалої особи



Малюнок 2. Процедура проведення серцево-легеневої реанімації

Після того, як перевірили пульс і дихання, ретельно огляньте потерпілого у салоні транспортного засобу та знайдіть та забинтуйте усі рани, які можуть загрожувати його життю. До них належать: травми обличчя, які можуть

заблокувати прохідність дихальних шляхів; травми грудної клітки, які можуть впливати на дихання потерпілого; будь-які не зупинені до цього кровотечі.

Щоб зупинити кровотечу слід знати: якщо кров іде з кінцівки і можна точно визначити місце кровотечі, накладіть турнікет на 5 см вище місця поранення (але не на суглоб); якщо не можна точно визначити місце масивної кровотечі, накладайте турнікет на кінцівку максимально високо (ближче до тулуба); якщо кровотечу не можна зупинити турнікетом, необхідно зробити валик з бинтів та вати та тиснути на місце крововитоку [3].

Найчастіше смерть постраждалих внаслідок ДТП настає через крововтрату та порушення прохідності дихальних шляхів. При первинному огляді варто сконцентрувати увагу саме на цих моментах, та при необхідності усунути їх. Важливо знати! Проводити огляд та надавати допомогу потрібно тільки тоді, коли є впевненість у своїх діях. Важливо не нашкодити постраждалому [4]!

У різних країнах світу екстрену медичну допомогу найчастіше надають нефахівці. Прості ініціативи щодо організації навчання (наприклад, розроблений ВООЗ курс формування базових навичок надання екстреної допомоги) сприяють застосування узгодженого підходу до всіх пацієнтів, які отримали травми, та забезпечують більш раннє виявлення станів, що загрожують життю.

Наприклад, у сусідній з нами Польщі діють деякі алгоритми, серед них є два обов'язкових: «Kolizja drogowa» – подія, в наслідок якої немає постраждалих осіб; «Wypadek» – ДТП, що мають наслідки із заподіянням шкоди життю або здоров'ю людей. Якщо постраждалий є, але залежно від тяжкості ушкоджень (наприклад, коли постраждалому було надана лише первинна допомога, або він був виписаний з лікарні протягом двох днів), подія може бути кваліфікована як «Kolizja drogowa» або «Wypadek».

У Румунії: необхідно в будь-якому разі залишатися на місці події, надіти світловідбиваючий жилет, оглянути місце події, ввімкнути аварійну сигналізацію, встановити знак аварійної зупинки за 50 метрів від місця події (100 метрів на автобані), якщо є можливість, зробити фото/відеофіксацію місця події та зафіксувати його координати або номер дороги, напрямок, поточний кілометр. В разі, якщо є поранені, перш за все – надати першу допомогу, за необхідності винести їх із небезпечної зони. Викликати карабінерів за номером 112 або поліцію за номером 113, невідкладну швидку допомогу за номером 118. Не переміщувати автомобілі до прибуття поліції. Викликати карабінерів або поліцію на місце події не потрібно в разі, якщо відсутні потерпілі. В цьому разі та в разі наявності згоди, хто є винуватцем події, учасники аварії можуть оформити ДТП за допомогою Європротоколу [6].

Список використаних джерел:

1. Порядок надання домедичної допомоги при дорожньо- транспортних пригодах. URL: <https://pro-op.com.ua/article/1101-domedichna-dopomoga-poterplomu-v-dtp> (дата звернення 26.10.2023).

2. Домедична допомога постраждалим внаслідок ДТП. URL: <https://pro-op.com.ua/article/1101-domedichna-dopomoga-poterplomu-v-dtp> (дата звернення 26.10.2023).

3. Надання домедичної допомоги при ДТП: алгоритм дій URL: <https://vn.20minut.ua/Zdorovya/nadannya-domedichnoyi-dopomogi-pri-dtp-algoritm-diy-11728269.html> (дата звернення 26.10.2023).

4. ДТП. Курс ПМД (першої медичної допомоги) онлайн. URL: <http://1staidplast.org.ua/action-in-extreme-situations> (дата звернення 26.10.2023).

5. Як зупинити кровотечу і надати першу допомогу у час війни? Ресурси ВООЗ, Stop the Bleed переклали лікарі зі США. URL: <https://www.holosameryky.com/a/6522348.html> (дата звернення 26.10.2023).

6. ДТП у різних країнах Європи-як діяти? URL: <https://arx.com.ua/blog/interesting-about-insurance/dtp-u-riznykh-krainakh-detalny-opys-dii-vid-arx> (дата звернення 26.10.2023).

Гірін Ігор Вячеславович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ЗАХОДИ З ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В КРАЇНАХ ЄС

Основні позиції країн ЄС з проблем забезпечення безпеки дорожнього руху позначаються у ході систематичних засідань Робочої групи з безпеки дорожнього руху Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН. Нижче наведено досвід деяких країн у цій сфері.

У Німеччині проводився експеримент із допуску водіїв до керування транспортними засобами категорії «В» у 17-річному віці за умови обов'язкового супроводу водіями з достатнім стажем водіння. Експеримент визнаний успішним, тому що в результаті відмічено скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод з вини молодих водіїв. Очікується, що зазначені результати послужать обґрунтуванням для внесення відповідних змін до німецького законодавства. Слід зазначити, що згідно громадських опитувань, рівень довіри до поліції у населення ФРН найвищий серед усіх професій, навіть вище ніж до представників церкви. Це багато в чому сприяє підвищенню інтересу серед населення до проблемних питань безпеки дорожнього руху. У діяльності дорожньої поліції Німеччини особливе місце займає профілактика дорожньо-транспортних пригод за цільовими групами – діти, люди похилого віку (старше 65 років) та недосвідчені водії. Основні методи роботи дорожньої поліції ФРН – переконання учасників дорожнього руху, формування та використання суспільного контролю. У дорожній поліції Німеччини існують посади співробітників профілактики у сфері безпеки дорожнього руху із розрахунку – один співробітник профілактики на 50 тис. осіб населення. Зазначена категорія співробітників працює безпосередньо з цільовими групами

громадян. Останнім часом, внаслідок демографічної ситуації, що склалася, в Німеччині намітилася стійка тенденція до зростання числа людей похилого віку, тому дорожня поліція приділяє дедалі більше уваги саме цій категорії учасників дорожнього руху. Один із напрямків діяльності дорожньої поліції пов'язаний з роботою з близькими постраждалих як винуватців, так і жертв ДТП, орієнтування їх на можливість звернення за психологічною допомогою в різні суспільні організації. З метою профілактики ДТП, які здійснюють водії, що віддають перевагу швидкому агресивному керуванню, співробітники-консультанти у супроводі інших поліцейських виїжджають у місця скупчення та спілкування таких водіїв та розповсюджують листівки та буклети, які пропагують безпечне водіння, демонструють «шок-відео», що містить кадри з місць найбільш жаклих автомобільних аварій.

Особливу увагу дорожня поліція Німеччини приділяє безпеці дорожнього руху вантажних автомобілів. У зв'язку з цим цікавий досвід роботи автобаної поліції м. Мюнстера. Протяжність ділянки обслуговування, що проходить автобаном, становить 355 км. За один день по цій ділянці проходить 50-80 тис. автомобілів, 18% від цього числа становить вантажний транспорт. За статистичними дослідженнями 23% ДТП на автобанах відбуваються з вини водіїв вантажних автомобілів. З метою зниження числа таких ДТП дорожня поліція м. Мюнстера раз на місяць проводить тематичні зустрічі поліцейських-консультантів щодо безпеки дорожнього руху з водіями вантажних автівок. Перша така зустріч відбулася ще у червні 2000 року. Сьогодні по всій Німеччині подібні зустрічі проводяться у 38 місцях відпочинку «водіїв-далекобійників». Крім того 6-8 разів на рік поліція м. Мюнстера повідомляє електронною поштою учасників зустрічей далеkobійників про зміни у правилах дорожнього руху та іншу корисну та важливу для водіїв інформацію (нині зареєстровано більше 2 тис. постійних учасників подібних зустрічей). Окрім дорожньої поліції, нагляд у сфері безпеки дорожнього руху здійснюють і інші структури, наприклад, спеціальне відомство нагляду за безпекою руху вантажного транспорту. Його співробітники мають право зупиняти вантажний автотранспорт, забороняти його експлуатацію, стягувати штраф з винного боку. Відповідальна сторона в даному випадку представлена власником вантажу, навантажувачем та перевізником. В разі порушення режиму праці та відпочинку водіїв вантажних автомобілів дорожня поліція складає заяву про порушення (накладається штраф за ненавмисну провину), водія відправляють для відпочинку на стоянку. В разі порушення вимог поліцейського про відпочинок штраф буде вже вдвічі більше від первісного (навмисне діяння). Штраф за порушення режиму праці та відпочинку водієм вантажного автомобіля досить високий (30 євро за кожні 30 хвилин порушення, тобто невідпочинку; покарання підсумовуються). За навмисну поломку тахометра настає кримінальна відповідальність. У разі перевезення особливих вантажів (негабаритних, особливо небезпечних) необхідно отримувати дозволи від адміністрацій районів, якими проходить маршрут. При цьому обов'язковим є супровід поліцією. Як правило, подібні перевезення здійснюються в нічний час.

Подібний супровід поліцією оплачується окремо, виручені гроші надходять до бюджету уряду.

До бельгійського законодавства внесено зміни, відповідно до яких, дорожня поліція отримала право проводити експрес-тест водіїв на вміст в організмі наркотичних речовин. Зазначений тест проводиться на підставі аналізу слини водія. Крім того, до числа санкцій, що застосовуються до водіїв, які керували транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, включено встановлення на транспортних засобах, що належать таким водіям, так званих «алкозамків» – пристроїв, що не дозволяють запустити двигун автомобіля при наявності у повітрі, що видихається водієм, парів алкоголю.

У Франції особлива роль відводиться засобам фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху Міністерством транспорту та міністерством внутрішніх справ вони визнані найбільш ефективними засобами, що дозволяють впливати на поведінку учасників дорожнього руху. У зв'язку із цим подальший розвиток цієї системи у Франції один із пріоритетних напрямів діяльності. Крім того, проблемами, вирішення яких віднесено урядом Франції до першочергових, є високий рівень аварійності за участю мотоциклістів, а також дорожньо-транспортні пригоди з вини водіїв, які перебувають у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння. Звертається підвищена увага на водіїв іноземців, які не можуть бути залучені до відповідальності за відсутність єдиної європейської бази даних.

Ще у липні 2010 р. у Європейському Союзі було прийнято «План дій щодо підвищення безпеки дорожнього руху», розрахований на період із 2011 по 2020 роки. Прийнятий «План дій» передбачав реалізацію 62 конкретних заходів щодо транспортних засобів, інфраструктури та поведінки учасників дорожнього руху. Зазначені заходи спрямовані на досягнення 7 стратегічних цілей «Плану дій», а саме:

- удосконалення системи навчання учасників дорожнього руху;
- посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху;
- підвищення безпеки об'єктів дорожньої інфраструктури;
- підвищення безпеки конструкцій транспортних засобів, у тому числі мотоциклів та електромобілів;
- застосування інтелектуальних транспортних систем у дорожньому русі;
- підвищення якості надання швидкої медичної допомоги постраждалим у ДТП та подальших медичних послуг;
- заходи щодо забезпечення безпеки уразливих учасників дорожнього руху (пішоходи, у тому числі люди похилого віку, велосипедисти, інваліди та ін.).

Завдяки втіленню «Плану дій щодо підвищення безпеки дорожнього руху» та інших заходів, що були вжиті Євросоюзом зі зниження смертності на дорогах, на сьогодні смертність на дорогах у країнах Європейського союзу знизилася на 21% порівняно з 2010 роком. Протягом останнього десятиліття в країнах ЄС в результаті вжитих заходів вдалося на 40% скоротити число пішоходів, які щорічно гинуть на дорогах, а частка поранених пішоходів у

загальній кількості поранених внаслідок ДТП у багатьох європейських країнах стала майже вдвічі менше їхньої частки серед загиблих.

Є й економічні наслідки. Дорожньо-транспортні пригоди коштують грошей і чималих. Їхнє зниження у 2023 році, за оцінками експертів, дозволить заощадити 15 мільярдів євро на соціальних витратах у ЄС. У минуле десятиріччя (2013 – 2022 рр.) скорочення призвело до того, що загальні соціальні видатки для державного бюджету становили 104 млрд. євро – близько 10 відсотків загального обсягу ресурсів, виділених у програмний період 2014 – 2020 рр. на підтримку цілей, які містяться у стратегії «Європа – 2020».

Голіна Володимир Васильович

головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент Національної академії правових наук України

КРИМІНОЛОГІЧНИЙ ПІДХІД ДО ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ В УКРАЇНІ¹

Дев'ятого грудня 2020 року у Брюсселі Європейською комісією Євросоюзу була розроблена і запроваджена на перспективу до 2050 року Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху майбутнього, для досягнення якої передбачається втілення 10 комплексних наборів заходів (10 флагманів – за текстом стратегії) із плану дій комісії щодо фундаментальної трансформації транспортної сфери. У відповідності до 10 флагману – «Підвищення безпеки на транспорті» стратегії наголошується, що безпека транспортної системи є першорядною і ніколи не повинна ставитися під загрозу. Досягнення амбітної мети – Vision Zero (нульової смертності від дорожньо-транспортних пригод (ДТП) – можливо за постійних зусиль міжнародних, національних та місцевих органів влади, зацікавленими сторонами бізнесу та громадянами. Здійснення різноманітних напрямків і комплексу заходів вимагає певної відданості та підтримки з боку всіх суб'єктів транспорту. Транспорт має продемонструвати європейську винахідливість та працьовитість – стоячи на передовій у дослідженнях, інноваціях та підприємницькій діяльності [1, с. 261-265]. Текстовий і змістовний аналіз положень Стратегії свідчить про запобіжний вектор дій з метою радикальної і фундаментальної зміни у системі автотранспортної мобільності.

Запобіжний вектор стратегії обумовлює кримінологічний підхід до його формування і практичного впровадження. Специфіка кримінологічного підходу

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

полягає, по-перше, у визначенні – при програмуванні запобіжних заходів і засобів – головної (на момент формування) нагальної цілі, яку і як намагається досягти держава у сфері підвищення рівня безпеки дорожнього руху і за який період; по-друге, у визначенні головної – серед інших – «рушійної сили» цих правопорушень і, по-третє, у створенні відповідного цілі і «рушійній силі» комплексу заходів і засобів, а також суб'єктів, що мають відповідну запобіжну компетенцію. Надамо деякі коментарі щодо цих положень кримінологічного запобіжного підходу.

Нагальною ціллю запобігання ДТП в Україні, проголошеною Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року і Державною програмою з тією ж назвою на період до 2023 року, є, зокрема, зниження на 30 % показника смертності від ДТП [2; 3]. Згідно із Державною програмою оптимальним способом розв'язання високого рівня смертності від ДТП в Україні (загинуло від ДТП: у 2019 – 3 454, у 2020 р. – 3 541, у 2021 р. – 3 238, у 2022 р. – 2 791 осіб) визначаються, в основному, удосконалення державного управління у сфері безпеки дорожнього руху, обліку ДТП, розвиток дорожньої інфраструктури та деякі інші напрями, здійснення яких, між іншим, зменшить кількість ДТП з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих від них, підвищують рівень дотримання Правил дорожнього руху (ПДР) і правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху та ін. Проте «рушійною силою» маже всіх ДТП виступає людський фактор – учасник дорожнього руху, і у першу чергу водій. Отже, надія досягнення цілі зниження ДТП на 30% тільки за рахунок удосконалення управління інфраструктури, обліку ДТП, медицини транспорту тощо, марна, оскільки викривлені свідомість, воля, емоції, інтереси користувачів дороги безпосередньо не зазнають потужності запобіжного впливу.

«Людський фактор» на рівні наукового узагальнення – не конкретна особа (водій, пішохід), а сукупність властивостей людської свідомості, волі, інтелекту, емоцій, інтересів, вад, що типово відіграють рішучу роль у вчиненні ДТП. Ці властивості у певній мірі притаманні всім людям, але для деяких з них у поєднанні з управлінням транспортним засобом вони стають домінуючим фактором вчинення автотранспортного правопорушення. Прояв цих властивостей відбувається, як правило, свідомо і свідчить перш за все про слабкість або взагалі відсутність належного, навіть жорсткого контролю як внутрішнього, так і зовнішнього. Саме потужний зовнішній контроль обов'язково підвищує внутрішній контроль за своїми діями. Створення «безпечного водія» – людини, а не штучного інтелекту, ера якого не за горами, лежить, зокрема, і у руслі етичної складової культурології безпеки дорожнього руху. Кримінологічний підхід до вивчення психології правопорушень Правил дорожнього руху (ПДР) в Україні переконують, що основними чинниками високої смертності і травматизму від ДТП, є постійно діючі такі психологічні властивості водіїв, як от: свавільна, безкультурна поведінка, лихацтво, звичка до безкарності численних правопорушень тощо. Проведене нами дослідження 810 архівних кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України, розглянутих судами України протягом 2018-2020 років, підтверджують ці висновки.

Залежно від частини ст. 286 (1-3) мотивами зневажливого ставлення до ПДР, що обумовили ДТП, були: бравата (4,2%, 5,3%, 16,7%); схильність до ризику (2,4%, 3,4%, 8,3%); ігнорування обережності (90,0%, 87,0%, 83,3%). Ці пояснення водіїв немов «виправдовують» їх дії. У дійсності ж мотивом недотримання ПДР виступає вульгарна недисциплінованість, прояву якої, щоб там не казали, сприяє відсутність зовнішнього контролю і неминучість юридичної відповідальності. Примусити водіїв до внутрішнього контролю за дотриманням ПДР можливо, як свідчить світовий досвід, шляхом підвищення почуття страху, совісті, сорому, матеріальних і особистісних втрат (комфорт, імідж, бізнес), тобто нормативно-правового, інформаційного, технічного, пропагандистського впливу на свідомість і волю водія. Людський фактор підкоряється примусу, стимулам, заохоченням тощо [4, с. 162-165].

Оскільки людський фактор – домінуюча ланка причинно-наслідкового детермінуючого ланцюгу у вчиненні автотранспортних правопорушень, то комплекс запобіжних заходів і засобів повинен складатися з такого їх набору, що своїм впливом здатний умудрити, переконати, врешті-решт примусити до культури користування транспортним засобом, дорожньою інфраструктурою, чутливого реагування на дії інших учасників дорожнього руху та конкретну дорожню ситуацію. Привчити людей до розумної і стійкої мобільності за допомогою комбінації спеціально відібраних для цієї цілі потужних заходів і засобів, як це пропонує Європейська комісія у зазначеній нами стратегії, потрібно і можливо. Треба тільки грамотно і професійно використовувати кримінологічний підхід до розробки і впровадження запобіжного комплексу.

Список використаних джерел:

1. Колодязний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.
2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: схвал. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. *Урядовий кур'єр*. 2020. № 214.
3. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. *Урядовий кур'єр*. 2020. № 252.
4. Голіна В. В. «Людський фактор» – вирішальний чинник дорожньо-транспортних пригод: спроба осмислення поняття. *Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності*: матер. Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Одеса, 25 лист. 2022 р.). Одеса: ОДУВС, 2022. С. 162-165.

Головкін Богдан Миколайович

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

ВПЛИВ ВІКТИМНОЇ ПОВЕДІНКИ НА АВАРІЙНІСТЬ, ТРАВМАТИЗМ ТА СМЕРТНІСТЬ НА ДОРОГАХ

За оцінками експертів Європейської обсерваторії безпеки дорожнього руху від 30 до 50% користувачів доріг стають жертвами дорожньо-транспортних подій (далі – ДТП) внаслідок невиконання вимог законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Між тим, в міжнародному експертному середовищі не прийнято обговорювати питання щодо ролі жертв у виникненні ДТП з тяжкими наслідками, оскільки некоректно звинувачувати жертву у заподіянні їй шкоди. Пріоритетом глобальної політики безпеки дорожнього руху є захист прав вразливих учасників дорожнього руху, всеосяжна підтримка постраждалих внаслідок ДТП і членів їхніх сімей. У зв'язку з цим, пов'язана з аварійністю поведінка користувачів доріг розглядається тільки як поведінковий фактор ризику виникнення ДТП.

За статистикою, в Європейському Союзі від ДТП найчастіше гинуть водії і пасажирів автомобілів – 43%, пішоходи – 20%, користувачі двоколісних моторизованих транспортних засобів (мотоциклів і мопедів), а також велосипедисти – 10% [1]. В Україні, розподіл ДТП, скоєних з вини учасників дорожнього руху, демонструє переважання водіїв транспортних засобів (далі – ТЗ), зокрема: легкових і вантажних автомобілів, мотоциклів (у т.ч. скутерів і моторолерів), а також автобусів і мікроавтобусів. За ними йдуть пішоходи, пасажирів і велосипедисти. Упродовж 9 міс. 2023 р. збільшилася частка загиблих і травмованих пішоходів на 26 і 47% порівняно з показниками за аналогічний період 2022 р. Також збільшилося пішоходів, що загинули або травмувалися з власної вини (на 59 і 60% відповідно). Крім того, на 67,5% зросла кількість загиблих і на 67,7% травмованих дітей. Одночасно збільшилася питома вага дітей, які загинули або травмувалися з власної вини – на 6 і 74% відповідно [2].

Слід виходити з того, що взаємодія джерел підвищеної небезпеки з учасниками дорожнього руху породжує ризики виникнення ДТП і настання тяжких наслідків. Утім, скоєння ДТП може залежати від поведінки жертви, або не залежати. Доведено, що учасникам дорожнього руху властиво помилятися, недооцінювати небезпеку для руху та переоцінювати свої можливості уникати ДТП і запобігати тяжким наслідкам. Між тим, певна частина користувачів доріг усе-таки схильні наражатися чи ігнорувати небезпеку, або ж демонструють безпорадність в аварійній ситуації і нездатність зберегти своє життя та здоров'я, за наявної можливості. Якщо поведінка користувачів доріг підвищує їхню вразливість щодо ДТП, несе загрозу заподіяння шкоди життю та здоров'ю, – то її можна вважати віктимною.

Під віктимною поведінкою жертви ДТП слід розуміти *пов'язані з порушенням/недотриманням правил безпеки дорожнього руху дії або бездіяльність, що сприяють заподіяння шкоди її життю або здоров'ю за конкретних дорожніх обставин*. Віктимна, означає небезпечна для себе поведінка. Вона підвищує ризик потрапляння в ДТП, травматизації або загибелі при взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху в конкретній дорожній ситуації [3, с. 126]. Така поведінка знижує здатність розпізнавати дорожню небезпеку, передбачати наміри інших учасників, а також ослаблює психологічну готовність убезпечити власне життя і здоров'я в аварійній ситуації та уникнути серйозних травм або загибелі. З одного боку, віктимна поведінка полягає у створенні аварійної ситуації, внаслідок порушення вимог і заборон правил, призначених для запобігання ДТП та відвернення їх наслідків. З другого боку, така поведінка включає недотримання обов'язкових правил обережності, призначених для передбачення небезпеки на дорозі і збереження свого життя та здоров'я [4, с. 126]. Концептуально, віктимна поведінка жертв ДТП є відхиленням від обов'язкових для виконання всіма учасниками дорожнього руху норм і правил безпеки на дорогах [5, с. 75-76]. Вона може виражатися в активній чи пасивній формах.

Як видається, для учасників дорожнього руху характерні три основні форми віктимної поведінки: *1) порушення потерпілим ПДР, що створило аварійну ситуацію і сприяло його травмуванню або загибелі; 2) порушення кількома учасниками дорожнього руху ПДР, що призвело до заподіяння шкоди життю або здоров'ю одному чи кільком правопорушникам або третім особам; 3) невиконання обов'язкових правил обережності, що сприяє травмуванню або загибелі суб'єкта бездіяльності*.

Перша форма віктимної поведінки включає грубе порушення потерпілим вимог і заборон ПДР, що створило аварійну ситуацію, за якої учасник руху, що в неї потрапив, не зміг уникнути ДТП та запобігти травмуванню чи загибелі потерпілого-правопорушника, тому що вчасно не вжив всіх необхідних і достатніх заходів екстреного реагування на небезпеку (за наявної технічної можливості), або ж допустив зіткнення вимушено, в стані крайньої необхідності, рятуючи власне життя і здоров'я. Для цієї форми віктимної поведінки характерна інверсія ролей між злочинцем і потерпілим в результаті взаємодії в аварійній ситуації.

Як правило, суб'єктами зазначеної форми віктимної поведінки виступають особи, які керують ТЗ. Її проявами можуть бути такі: порушення вимог заборонних і наказових дорожніх знаків і розмітки; перевищення безпечної швидкості; порушення правил обгону, проїзду перехресть і зустрічного роз'їзду; проїзд на забороняючий сигнал світлофору; виїзд на смугу зустрічного руху; ненадання дороги ТЗ, що має перевагу в русі; застосування невиправданого маневру; розворот на автомагістралях, мостах, в тунелях, дорогах з одностороннім рухом та ін.

Друга форма віктимної поведінки охоплює порушення правил безпеки дорожнього руху кількома учасниками одночасно або послідовно, що викликає аварійну ситуацію, за якої існує реальна загроза для життя і здоров'я всіх

правопорушників, проте через збіг закономірних та випадкових причинних зв'язків – серйозного травмування зазнає один, кілька чи всі правопорушники. За такої ситуації, суспільно небезпечні наслідки, що фактично настають, залежать від випадкового збігу обставин чи дії зовнішніх сил. У контексті сказаного, мовиться про взаємну віктимізацію учасників аварійної ситуації. Щоправда, трапляються випадки, коли причиною порушення ПДР одним учасником є недотримання їх іншим учасником, при цьому шкода заподіюється третій особі (особам), що опинилися на місці події в момент вчинення необережного кримінального правопорушення (так званим рикошетним жертвам) [6, с. 58; 7, с. 26-28]. У таких випадках жертву і заподіювача шкоди поєднують лише обставини місця і часу, тому віктимна поведінка відсутня.

Проявами другої форми віктимної поведінки будуть невиконання водіями вимог сигналів регулювання, ненадання переваги при проїзді перехресть, перешкоджання завершенню маневру на забороняючий сигнал світлофора, різке прискорення на завершальній фазі зеленого сигналу світлофору або передчасний старт на жовтий сигнал світлофору та ін.

Третя форма досліджуваної поведінки наймасовіша, вона полягає у невиконанні обов'язкових правил, призначених для передбачення небезпеки учасником руху та зменшення ризиків потрапляння в ДТП. Вона може проявлятися у такому:

а) неврахування можливої небезпеки перед початком руху, перестроюванням, зміною напрямку руху, у тому числі, при виїзді з другорядної дороги на головну, виконанні лівого повороту, маневруванні на ділянках дороги з обмеженою оглядовістю; неврахування дорожньої обстановки і складних погодних умов при обранні безпечної швидкості, безпечної дистанції та інтервалу; експлуатація технічно несправного ТЗ; керування ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або в іншому стані, що знижує увагу і швидкість реакцій;

б) відволікання уваги під час руху на розмови по телефону за кермом, прийом їжі, написання і читання текстових повідомлень, перегляд соціальних мереж і реагування на дописи, налаштування навігації й інше користування мобільними пристроями;

в) невикористання зовнішніх світлових приладів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, у тому числі, невикористання світлоповертальних елементів пішоходами; невикористання засобів індивідуальної безпеки (підголовників, ременів безпеки, дитячих утримуючих систем) водіями і пасажирями, захисних шоломів мотоциклістами і велосипедистами та ін.

З усього вищевикладеного можна зробити висновок про те, що грубі порушення вимог і заборон, призначених для створення безпечних умов руху і зниження ризиків аварійності, а також недотримання правил обережності користувачами доріг сприяють зростанню рівня дорожньо-транспортного травматизму і смертності. Віктимна поведінка в цілому негативно впливає на безпеку дорожнього руху, зумовлює зростання рівня аварійності, підвищує вразливість учасників дорожнього руху, дезорієнтує осіб, які взаємодіють в

конкретній дорожній ситуації щодо вибору дієвих заходів усунення небезпеки та відвернення загрози настання тяжких наслідків для потенційної жертви [8, с. 56-57].

Список використаних джерел:

1. European Commission (2021) Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en
2. Статистика. Патрульна поліція України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>
3. Головкін Б. М. Віктимна поведінка жертв злочинів. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 135. С. 124-135. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2016_135_15
4. Головкін Б. М. Віктимна поведінка вразливих учасників дорожнього руху. Зб. мат. Всеукр. наук. конф. «Державно-правові засади формування безпечного середовища в Україні: сучасні виклики» м. Одеса, 12 грудня 2022 р. Одеса, ОДУВС, 2022. С. 106-109.
5. Ювенальна віктимологія: теоретико-правова модель : монографія / Є. С. Назимко, М. С. Андріяшевська, Т. І. Тіточка. Запоріжжя : Гельветика, 2021. 208 с.
6. Дудоров О. О., Письменський Є. О. проблеми кримінально-правової кваліфікації порушень правил безпеки дорожнього руху в контексті забезпечення однаковості судової практики. Міжнародний журнал «Право і суспільство». International journal Law & Society. 2016. № 4. С. 52-65.
7. Мисливий В. А. Співзаподіяння у необережному злочині. *Новітні кримінально-правові дослідження. 2019 : альманах наукових досліджень* / за ред. О. В. Козаченка, О. М. Мусиченко. Миколаїв : СПД Румянцева Г. В., 2019. С. 20-30.
8. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52-75. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/article/view/252879/252059>

Гук Валерій Іванович

професор Одеської державної академії будівництва і архітектури, доктор технічних наук, професор

Запорожцева Олена Володимирівна

доцент кафедри організації та безпеки дорожнього руху Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, кандидат технічних наук, доцент

НОВА ПАРАДИГМА В ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В МІСТАХ

Нова парадигма в теорії руху транспортного потоку, згідно теорії систем, є безупинна зміна його стану, що у спрощеній формі являє собою перемінну (вектор) і разом із вхідною інформацією (інтенсивністю чи швидкістю) цілком визначає динаміку транспортного потоку. Якщо розглядати транспортний потік сам по собі, без вхідної інтенсивності чи швидкості, то знання стану потоку в i -й момент часу (разом зі знанням структури і параметрів) досить для того, щоб передбачити його майбутній рух.

Таким чином, поняття стану є основним і фундаментальним поняттям і формулюється: «Даний стан транспортного потоку в момент часу t_0 і усі вхідні величини (інтенсивність чи швидкість), які визначені для часу t_0 і далі, цілком визначають поведінку транспортного потоку при всіх $t > t_0$ ».

Будемо розрізняти згідно з [1, 2] такі види станів:

1. Нульовий стан, що відповідає відсутності руху транспортного потоку й характеризується двома видами:

а) порожня дорога;

б) затор.

І в тому, і в іншому випадку $N(t) = 0$, $V(t) = 0$.

2. Сталий стан транспортного потоку, при якому інтенсивність у будь-якому перетині і швидкість на будь-якій ділянці дороги залишаються незмінними протягом як завгодно тривалого проміжку часу, тобто

$$\frac{dV}{dt} = 0; \quad \frac{dN}{dt} = 0; \quad \frac{dQ}{dt} = 0. \quad (1)$$

Це сталий режим руху транспортного потоку по вулично-дорожній мережі при постійних значеннях інтенсивності з постійною швидкістю.

3. Стан рівноваги є різновидом зазначених вище станів, коли відсутні зміни інтенсивності, швидкості, дороги й однакові керуючі впливи водіїв.

Оскільки в реальному транспортному потоці завжди мають місце флуктуації інтенсивності і швидкості, різні елементи міських вулиць і доріг і різні керуючі впливи водіїв, то стан рівноваги може бути стійким чи хитливим.

4. Періодичний стан, що найбільш властиво міському руху на вулично-дорожніх мережах з модульованою довжиною перегону й ізольованим регулюванням. У результаті рух потоку періодично зупиняється. Розрахунки, пов'язані з визначенням транспортного стану вулично-дорожньої мережі, будемо виконувати за допомогою схем заміщення, складених з однотипних ідеалізованих елементів (графів зв'язку), що відображають найбільш характерні властивості елементів мережі, незалежно від їх дійсного призначення. Кількісна характеристика цих властивостей дається числовими значеннями параметрів

Ефективне використання положень теорії станів транспортного потоку в практичних цілях стає можливим тільки в тому випадку, коли теоретичні уявлення набувають конкретного і точного характеру в кількісній формі. При цьому досягнута повнота кількісної інформації, достатньої для технічних застосувань, коли кожна з величин, важливих для транспортного процесу, буде визначена, як функція аргументів, що характеризують рух транспортного потоку. Нині кількісні співвідношення вивчаються достатньо енергійно, але в основному числовими методами на основі експериментальних спостережень.

Хоча результати числового рішення виражають великий обсяг корисних знань, але вони не визначають внутрішніх причинно-наслідкових зв'язків, що характеризують транспортний потік. Розрізнені окремі експериментальні залежності, що пов'язують одну з одною окремі змінні (інтенсивність швидкість, інтенсивність – кількість ДТП, швидкість – інтервали та ін.), не з'єднані загальним рівнянням, більше не можуть привести до повної і виразної картини, тим паче, що вони характеризують тільки те місце, де спостерігалися. Проте числові методи можуть бути істотно посилені за допомогою інших засобів дослідження, які ґрунтуються на аналізі фізичного механізму транспортного потоку, що приводять до важливих співвідношень, які не вдається одержати іншими засобами. Як показує досвід, синтез цих співвідношень і даних числового розв'язання або експерименту є надзвичайно плідним [1, 3].

Для визначення кількісних співвідношень замінимо звичні змінні потоку транспорту величинами комплексного типу, які складені з тих самих змінних, але в певних поєднаннях, що залежать від природи транспортного потоку. Комплексні змінні згідно з [1-3] є узагальненими змінними.

Для більш повної характеристики станів руху транспортного потоку визначимо можливі критерії при оцінці умов руху в просторі і в часі. Охарактеризуємо транспортний потік всіма вище одержаними параметрами і змінними. Такий підхід дозволить одержати найбільший різновид кількісних співвідношень. Врахуємо:

- протяжність смуги руху x , км; [L];
- час руху T , год.; [T];
- швидкість потоку V , км/год.;
- щільність потоку Q , авт./км;
- кількість потоку λ , авт.; [A];
- інтенсивність N , авт./год.;
- потужність руху M , авт. км/год.; $[A][T]^{-2}$ [L];

- кількість руху D , авт. км; $[A][L]$;
- роботу потоку H , авт. км/год.;
- динамічний габарит S , км/авт.;
- інерційність потоку J , авт. год./км;
- напруженість руху C , кмгод./авт, $[L][T][A]^{-1}$;
- габаритна довжина автомобіля l_a , м;
- прискорення автомобіля a , м/с, $[L][T]^{-2}$.

Тепер інтенсивність транспортного потоку на одній смузі визначимо, як функцію вищезгаданих величин

$$N=f(x, T, V, Q, M, D, H, S, J, C, l_{cp}. \quad (2)$$

Узагальнюючи, знайдемо інтенсивність в просторовому уявленні

$$N_{np} = \frac{\lambda V}{x} f\left(\frac{TV}{x}, \frac{Qx}{\lambda}, \frac{Mx}{\lambda V^2}, \frac{D}{\lambda x}, \frac{H}{\lambda V}, \frac{S\lambda}{x}, \frac{JV}{\lambda}, \frac{C\lambda V}{x^2}, \frac{ax}{V^2}, \frac{l_a}{x}\right). \quad (3)$$

У часовому уявленні замість базового параметра x необхідно прийняти час T , тому ряд критеріїв зміниться. Так,

$$N_t = \frac{\lambda}{T} f\left(\frac{x}{VT}, \frac{QVT}{\lambda}, \frac{MT}{\lambda V}, \frac{D}{\lambda VT}, \frac{H}{\lambda V}, \frac{S\lambda}{VT}, \frac{JV}{\lambda}, \frac{C\lambda}{VT^2}, \frac{aT}{V}, \frac{l_a}{VT}\right). \quad (4)$$

Змінивши основні величини на інерційність J , напруженість C і швидкість V , одержимо наступну функціональну залежність інтенсивності від інших параметрів і змінних потоку

$$N_{np} = V \sqrt{\frac{J}{C}} f\left(\frac{T}{\sqrt{CJ}}, \frac{x}{V\sqrt{JC}}, Q\sqrt{\frac{C}{J}}, \frac{M}{V} \sqrt{\frac{J}{C}}, \frac{D}{x^2} \sqrt{\frac{J}{C}}, \frac{H}{Vx} \sqrt{\frac{J}{C}}, S\sqrt{\frac{J}{C}}, \frac{a\sqrt{CJ}}{V}, \frac{l_a V}{\sqrt{CJ}}\right). \quad (5)$$

У рівнянні (5) з'явилися нові критерії, відмінність яких від попередніх полягає в тому, що щільність потоку Q представлена відношенням $\sqrt{J/C}$.

Таким чином, застосування методу узагальнених змінних дозволяє одержати не тільки кількісну оцінку різних ділянок вулиць і дорогий з позиції безпеки і ефективності дорожнього руху, але і визначити критерії для управління дорожнім рухом, які є основою алгоритмів управління в реальному масштабі часу. Рекомендуються наступні алгоритми:

1. Розрахунок інтенсивності в j -перетині за спостереженнями на першому перетині

$$N_{ij} = \frac{N_i V(x_{ij}, t)}{x_j}; \frac{\lambda_i V(x_i, t)}{x_i} = N_i.$$

2. Поточний аналіз станів дорожнього руху

$$\frac{Q_i TV_i}{\lambda_i} < \Gamma < \frac{Q_j TV_j}{\lambda_j}.$$

3. Оцінка завантаження вулиць і доріг

$$\frac{M(x_i t)}{Q_i V_i^2}, \frac{l_a}{x_i}, \frac{Ba}{V^2}, \frac{\lambda_i(x_i t)}{\lambda_m}.$$

4. Управління рухом груп автомобілів

$$\frac{J_i}{J_{on}} = \frac{\lambda_i / V_i}{\lambda_{on} / V_{on}}; \quad \frac{Q_{on} x_s}{\lambda_{on}}; \quad \frac{V_i}{\lambda_i} \leq J_{on} \leq \frac{V_{oo}}{\lambda_{on}}.$$

5. Виявлення заторів з порушення безперервності потужності потоку

$$\frac{(n-1) \{ \min [M(x_{i,j}, t)]_{j=1}^n \}}{\sum_{j=1}^n M(x_{i,j}, t) - \min [M(x_{i,j}, t)]_{j=1}^n},$$

де n – число смуг руху,
 j – номер смуги.

6. Оцінка продуктивності дорожнього руху

$$\frac{D_i(\lambda_{j=1}, x_i)}{\lambda_i x_i}, \frac{H_i(\lambda_{j=1}, x_i, t)}{\lambda_i V_i}.$$

7. Оцінка станів безпеки:

- з дистанції $\frac{S_{on,i} \lambda_i}{x_i}$,

- з напруженості $\frac{CV(x_i, t)}{x_i^2 / \lambda_i(x_i)}$,

- з шуму прискорень $\frac{a_i x}{V_i^2}; \frac{V(x_i, t)}{V_0(x_i t)}; \frac{Q(x_i, t)}{Q_m(x_i, t)}.$

8. Показник координації управління в АСУД

$$\frac{\beta_i(x_i, t)}{\beta_n(x_i, t)} = \frac{L_i V_i(x_i, t)}{L_n V_n(x_i, t)} \leq 1.$$

Кількість і тип алгоритмів залежить від вибраної стратегії управління.

При відбудові після перемоги у війні наших міст доцільно регульовані перехрестя розташовувати в просторі на постійній відстані в 500 метрів, тоді затримки в обох напрямках руху будуть мінімальні.

Список використаних джерел:

1. Вильсон А. Дж. Энтропийные методы моделирования сложных систем / Вильсон А. Дж.; пер. с англ. М.: Наука, 1978. 248 с.
2. Гук В. І. Транспортні потоки : теорія та їх застосування в урбаністиці: монографія / В. І. Гук, Ю. М. Шкодовський. Х.: Золоті сторінки, 2009. 232 с.
3. Сигорский В. П. Математический аппарат инженера / Сигорский В. П. К.: Техніка, 1975. 768 с.

Єлаєв Юрій Леонідович

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

ЗАХОПЛЕННЯ ЄДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ: СТРУКТУРА ОБ'ЄКТА КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ

Станом на теперішній час, із урахуванням рівня розвитку транспортної інфраструктури держави, актуальним питанням кримінально-правового дослідження є питання про наукове пізнання такого злочину проти безпеки руху та експлуатації транспорту, як захоплення транспортного підприємства, установи, організації, передусім, у вимірі об'єкта кримінального правопорушення. Так, захоплення транспортного підприємства, установи, організації, як окреме самостійне кримінальне правопорушення, передбачено приписами частин 2 та 3 статті 279 Кримінального Кодексу України [1] (далі за текстом – КК України). Зауважимо, що вищевказане кримінальне правопорушення за своєю юридичною суттю є умисним кримінальним правопорушенням, вид умислу: прямий умисел (ч. 2 ст. 24 КК України). Вищевказане кримінальне правопорушення за ознакою ступення тяжкості є злочином (ч. 1 та ч. 3 ст. 12 КК України), а саме: захоплення вокзалу, аеродрому, порту, станції або іншого транспортного підприємства, установи або організації (ч. 2 ст. 279 КК України) є тяжким злочином (ч. 5 ст. 12 КК України); при цьому, захоплення вказаних єдиних транспортних комплексів, якщо воно спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки (ч. 3 ст. 279 КК України) є особливо тяжким злочином (ч. 6 ст. 12 КК України).

У свою чергу, за особливостями юридичної конструкції об'єктивної сторони, вказане кримінальне правопорушення (частина 2 статті 279 КК України) є кримінальним правопорушенням з формальним складом, адже воно є закінченим кримінальним правопорушенням з моменту скоєння діяння: захоплення. Водночас, за особливостями юридичної конструкції об'єктивної сторони, вказане кримінальне правопорушення з кваліфікуючими ознаками

(частина 3 статті 279 КК України) є кримінальним правопорушенням з матеріальним складом, адже воно є закінченим кримінальним правопорушенням з моменту настання суспільно небезпечного наслідку, яким є: спричинення загибелі людей або інших тяжких наслідків, із причини захоплення вказаних єдиних транспортних комплексів.

Вбачається, що в даному випадку, із урахуванням формально-логічного та системного тлумачення цієї норми кримінального права (частина 2 статті 279 КК України) під єдиним транспортним комплексом необхідно розуміти такі інфраструктурні єдності, як: вокзал, аеродром, порт, станцію або інше транспортне підприємство, установу або організацію.

Звертаємо увагу на те, що в даній науковій праці буде застосовуватись таке новітнє юридичне поняття, як – єдиний транспортний комплекс, котрим охоплюються: вокзал, аеродром, порт, станція, а також й інші транспортні підприємства, установи або організації. Одночасно із цим, термін: єдиний транспортний комплекс, літерально є більш коротким і чітким юридичним терміном, аніж транспортні підприємства, установи або організації. Також, під вищевказаним терміном можливо розуміти не лише транспортне підприємство, установу або організацію, як певну юридичну особу, а й певну частину транспортного підприємства, установи або організації. Наприклад, філію певної транспортної організації, яка здійснює транспортне обслуговування певної території (наприклад, району в місті, району, міста) або певної галузі економіки (наприклад, перевезення вантажів і/або пасажирів; внутрішньодержавні і/або міждержавні перевезення, тощо).

Виходячи із вищенаведеного вбачається, що в даному випадку, основним (безпосереднім) об'єктом кримінального правопорушення є саме: транспортна безпека, як соціальна цінність. У свою чергу, із урахуванням того, що нормами ч. 2 ст. 279 КК України, прямо передбачено визначення діяння у формі дії у вигляді захоплення; таке захоплення вчиняється стосовно таких видів єдиних транспортних комплексів, як: аеродром, порт, станція або інше транспортне підприємство, установа або організація. Вбачається, що у структурному вимірі об'єкт вказаного кримінального правопорушення, окрім основного (безпосереднього) об'єкта буде мати у своєму складі також і додатковий обов'язковий об'єкт кримінального правопорушення. Таким додатковим обов'язковим об'єктом кримінального правопорушення є громадська безпека, як соціальна цінність. Вказаного висновку можливо дійти за допомогою системного тлумачення норм статті 257 КК України, що передбачають кримінально-правову заборону посягань-нападів на підприємства, установи, організації. Так, положення статті 257 КК України, визначають, що метою такого умисного особливо тяжкого злочину, як бандитизм є, в тому числі, напад на підприємства, установи, організації. Одночасно з цим, приписи частини 4 статті 260 КК України, передбачають, у тому числі, таке суспільно небезпечне діяння, як участь у складі не передбачених законом воєнізованих або збройних формувань у нападі на підприємства, установи, організації.

Зазначаємо, що напад і захоплення є однорідними суспільно небезпечними діяннями у формі дії, а саме: у вигляді фізичної дії. Такого

висновку можна дійти із врахуванням норм статті 261 КК України, яка встановлює кримінальну відповідальність за такий умисний особливо тяжкий злочин, як: напад на об'єкти, на яких є предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення. Адже, в тексті даної кримінально-правової норми, сам напад на об'єкти, на яких є предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення визначається, як суспільно небезпечне діяння, а безпосередньо захоплення вказаних об'єктів – як один із видів мети вказаного злочину.

У свою чергу, такі умисні злочини, як бандитизм (стаття 257 КК України), участь у складі не передбачених законом воєнізованих або збройних формувань у нападі на підприємства, установи, організації (частина 4 статті 260 КК України), напад на об'єкти, на яких є предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення (стаття 261 КК України) за ознакою родового об'єкта кримінального правопорушення є саме: кримінальними правопорушеннями проти громадської безпеки. Таким чином, у даному випадку, є теоретичний взаємозв'язок між об'єктом кримінального правопорушення та об'єктивною стороною кримінального правопорушення, яка в даному випадку й обумовлює саме громадську безпеку в якості додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення, про який, разом з цим, відсутня пряма та однозначна вказівка у тексті норм частин 2 та 3 статті 279 КК України.

Звертаємо увагу на те, що згідно норм частини 3 статті 279 КК України внутрішня структура об'єкта кримінального правопорушення є більш складною (у порівнянні з нормами ч. 2 ст. 279 КК України), особливо в частині додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення. Так, вбачається, що у випадку скоєння захоплення єдиного транспортного комплексу (частина 2 статті 279 КК України) додатковий обов'язковий об'єкт кримінального правопорушення, передбачає виключно один єдиний додатковий обов'язковий об'єкт кримінального правопорушення, яким є саме: громадська безпека, як соціальна цінність. Разом із цим, у випадку скоєння захоплення єдиного транспортного комплексу (частина 3 статті 279 КК України), яке є кваліфікованим складом кримінального правопорушення структура додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення буде наступною: 1) статичний додатковий обов'язковий об'єкт кримінального правопорушення у вигляді такої соціальної цінності, як – громадська безпека; 2) динамічний додатковий обов'язковий об'єкт кримінального правопорушення, яким буде, передусім, така соціальна цінність, як: право особи на життя. Адже, вказане кримінальне правопорушення передбачає суспільно небезпечний наслідок у виді загибелі людей. Тобто, в даному випадку, смерть потерпілого спричиняється йому з необережності. При цьому, якщо внаслідок скоєння вказаного злочину смерть потерпілого спричиняється умисно; очевидним є те, що дії винного підлягають додатковій юридичній кваліфікації за відповідною частиною статті 115 КК України, яка передбачає кримінальну відповідальність за вчинення умисного вбивства.

Окрім цього, в межах динамічного додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення іншими соціальними цінностями можуть бути: право особи на здоров'я, право власності, господарська діяльність. У зв'язку з

цим, зауважимо, що в даному випадку, перелік тяжких наслідків кримінального правопорушення не є вичерпним. Так, у даному злочині, під іншими тяжкими наслідками можливо розуміти наступні: тяжкі тілесні ушкодження, особливо велику майнову (матеріальну) шкоду, що спричинена власнику єдиного транспортного комплексу, дезорганізацію роботи такого єдиного транспортного комплексу, що має місце протягом тривалого часу, тощо. Зазначаємо, що дефініція інших тяжких наслідків надає юридичну можливість тлумачити такі суспільно небезпечні наслідки із урахуванням конкретних обставин події кримінального правопорушення у кожному окремому випадку. Таким чином, суспільно небезпечні наслідки вказаного кримінального правопорушення враховують, передусім: 1) порушені права особи; 2) технологічний рівень розвитку суспільних відносин у сфері транспортної інфраструктури держави. Внаслідок чого, із урахуванням конкретних обставин суспільно небезпечного діяння є можливим вважати й інші соціальні цінності (зокрема, порядок управління, громадський порядок), як такі, що матимуть статус динамічного додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого нормами частини 3 статті 279 КК України.

Все вищевикладене свідчить про, що в даному випадку саме специфіка додаткового обов'язкового об'єкта кримінального правопорушення у формальному розумінні (із урахуванням безпосереднього тексту кримінально-правових норм, які забороняють захоплення транспортної інфраструктури (частини 2 та 3 ст. 279 КК України) та у системному розмінні (із урахуванням інших норм КК України щодо протидії умисним злочинам, які посягають на сферу публічної безпеки) обумовлює суспільну небезпечність і тяжкість вищевказаного кримінального правопорушення проти транспортної безпеки.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 року № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення 10.10.2023 року).

Зінченко Данііл Анатолійович

слухач магістратури факультету № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції

Макарова Олена Павлівна

старший викладач кафедри педагогіки та психології Харківського національного університету внутрішніх справ кандидат психологічних наук, доцент (науковий керівник)

ПРОФІЛАКТИЧНІ ЗАХОДИ ЩОДО НЕДОПУЩЕННЯ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ОСОБАМИ В НАРКОТИЧНОМУ АБО АЛКОГОЛЬНОМУ СП'ЯНІННІ

У сучасному світі, де автомобілізація є одним з ключових факторів соціально-економічного розвитку, питання безпеки дорожнього руху набуває особливої актуальності. Зокрема, керування транспортним засобом під впливом алкоголю або наркотичних речовин стає однією з найбільш загрозливих і широко розповсюджених причин дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Такі інциденти не лише призводять до матеріальних збитків, але й часто є причиною травм, інвалідності та смерті учасників дорожнього руху. Незважаючи на численні законодавчі акти, штрафи та кампанії з підвищення обізнаності, проблема залишається невирішеною на глобальному рівні. Це ставить під сумнів ефективність існуючих механізмів виявлення та покарання порушників, а також акцентує увагу на необхідності розробки нових, більш ефективних методів профілактики. Ця робота пропонує комплексний погляд на проблему керування транспортними засобами в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. Метою дослідження є аналіз сучасних методів виявлення таких водіїв, а також оцінка потенціалу різних профілактичних заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків та негативних наслідків цього виду порушень. В умовах постійного технологічного прогресу та змін у соціальній динаміці, пошук ефективних шляхів вирішення даної проблеми є не лише актуальним, але й життєва необхідним завданням, на розв'язання якого направлено це дослідження.

Виявлення водіїв, які керують транспортними засобами в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, є важливою складовою загальної стратегії забезпечення безпеки на дорогах. Сучасні алкотестери дозволяють з високою точністю визначати концентрацію алкоголю в крові, тим самим полегшуючи процес виявлення порушників для правоохоронних органів. Дедалі більше уваги приділяється також розробці та впровадженню детекторів наркотичних речовин, які можуть оперативно виявляти водіїв, які перебувають під впливом наркотиків [1]. Окрім того, важливим етапом є тренування правоохоронців у виявленні симптомів сп'яніння, які можуть бути не завжди очевидними, особливо в межах низьких доз впливу. Застосування відеонагляду та інших технологічних інструментів може допомогти в автоматизації процесу виявлення порушників, але не може повністю замінити професійну оцінку

ситуації. Зрештою, важливою є інтеграція різних методів виявлення в єдину систему, яка зможе ефективно відслідковувати та взаємодіяти з потенційними порушниками, щоб мінімізувати ризики для всіх учасників дорожнього руху. Ефективність виявлення порушників також залежить від швидкості реагування сил правопорядку на виявлені порушення. Застосування GPS-моніторингу та інших сучасних телекомунікаційних засобів може значно скоротити час від моменту виявлення порушення до моменту затримання порушника. Тут також може бути корисним впровадження систем штучного інтелекту, які допоможуть аналізувати великі об'єми даних в реальному часі, включаючи поведінку водіїв на дорозі, для проактивного виявлення потенційно небезпечних ситуацій. Соціальні аспекти також відіграють ключову роль у виявленні порушників. Залучення громадськості через такі ініціативи, як «гарячі лінії» для повідомлень про підозрілу поведінку на дорозі, може доповнювати офіційні методи виявлення і забезпечує додатковий рівень контролю [2]. Це, в свою чергу, може сприяти створенню атмосфери недопустимості керування в стані сп'яніння, що є важливим фактором в області профілактики. Крім того, постійний аналіз ефективності впроваджених методів виявлення та їх адаптація відповідно до змінюваних умов є ключовим для підтримання високого рівня безпеки на дорогах. Тут можна використовувати не лише статистичні дані, але і результати соціологічних досліджень, які допоможуть зрозуміти мотивацію водіїв, які порушують правила, та розробити більш цілеспрямовані профілактичні заходи.

На мою думку в умовах постійної зміни транспортного ландшафту і соціальних норм, методи виявлення порушників повинні бути гнучкими, адаптивними і комплексними, щоб ефективно відповідати на нові виклики та забезпечувати безпеку всіх учасників дорожнього руху.

Профілактичні стратегії для недопущення керування транспортним засобом в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння охоплюють широкий спектр заходів, який має бути системним і комплексним. Однією з ключових дій є активне просвітництво та освітні програми, які спрямовані на формування відповідальної поведінки водіїв, починаючи ще з шкільного віку. Тут може бути застосована гейміфікація, інтерактивні курси та віртуальні тренажери для моделювання негативних наслідків керування в стані сп'яніння. Ще однією стратегією є впровадження жорстких законодавчих заходів для тих, хто керує в стані сп'яніння, з можливістю відбування покарання у вигляді великих штрафів, конфіскації транспортних засобів або навіть тюремного ув'язнення. Зростання суспільного осуду такої поведінки може бути шляхом масових інформаційних кампаній, активного залучення ЗМІ та блогерів [3]. Технологічні інновації, такі як системи блокування запуску двигуна в разі виявлення сп'яніння, можуть послугувати додатковим бар'єром для потенційних порушників. Роль громадських організацій та активістів у впровадженні профілактичних програм не може бути недооцінена; їх участь може зробити процес профілактики більш ефективним та націленим на конкретні групи населення. Основою для всіх цих заходів повинна бути постійна моніторингова діяльність, що включає в себе

аналіз ефективності вжитих стратегій і, при необхідності, їх швидку корекцію [4].

Отже, вирішення проблеми керування транспортними засобами в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння вимагає комплексного та багатоаспектного підходу. З одного боку, існує необхідність у впровадженні надійних та швидкодіючих методів виявлення порушників, зокрема через використання технологічних новацій та посилення навичок правоохоронців. З іншого боку, без розробки та ефективного впровадження профілактичних стратегій, таких як масштабні освітні програми, жорсткі законодавчі санкції та активна громадська позиція, вдається лише локалізувати, а не усувати кореневі причини проблеми. Особливу увагу слід приділити адаптації профілактичних заходів до специфіки різних груп населення та регіонів, що може передбачати культурні, соціальні та економічні особливості. Це має велике значення, оскільки універсальний підхід може бути неефективним у конкретних умовах. Важливим є і синергія різних організаційних структур – від державних інституцій до недержавних організацій та активістів – у спільних зусиллях для досягнення позитивних змін. Неможливо ігнорувати роль медіа та інших платформ у сформованій публічній думці. Інформаційні кампанії, соціальна реклама та використання популярних медіа-платформ можуть значно підсилити ефективність освітніх програм і законодавчих ініціатив. Все це, разом з аналітичною роботою, дозволить не лише виявляти та покарати порушників, але й працювати на створенні культури безпеки, в якій керування в стані сп'яніння буде вважатися соціально неприйнятним. Таким чином, реалізація ефективної профілактичної стратегії є багатогранним завданням, що вимагає злагоджених дій на різних рівнях – від індивідуальної свідомості до системних змін у законодавстві та соціальній інфраструктурі. Тільки такий комплексний підхід може забезпечити зниження рівня ДТП, пов'язаних із сп'янінням, та зробити наші дороги дійсно безпечними.

Список використаних джерел:

1. Білоусов, А. В. Формування професійно-комунікативної компетентності поліцейських для попередження конфліктного спілкування. *Психологічні та педагогічні проблеми професійної освіти та патріотичного виховання персоналу системи МВС України*. Вінниця . ХНУВС. 2023. С. 64-66.
2. Зінченко Д. А., Дерунов М. І. Психологічна підготовка фахівців правоохоронних органів України в умовах воєнного стану. *Підготовка правоохоронців в системі МВС України в умовах воєнного стану*. Вінниця ХНУВС. 2023. С. 242-244.
3. Макарова О. П. Червоний П. Д. Психолого-педагогічні особливості підготовки майбутніх поліцейських до службової діяльності в екстремальних умовах. *Актуальні аспекти психологічного забезпечення професійної діяльності сил безпеки та оборони України*. Харків. 2021. С. 175-178.
4. Яценко В. П. Адміністративна відповідальність пішоходів як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право і безпека*. 2014. № 1. С. 60-64.

Калініна Аліна Владиславівна

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

ОЦІНКА ВОДІЯМИ СТАНУ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ (ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ЕМПІРИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ)¹

Безпека дорожнього руху – перманентний елемент оточуючого середовища людини. Навіть за елементарної організації людської общини не переміщуватися у просторі людина просто не може. Рівень розвитку регулювання такого переміщення залежить від еволюції як способів і засобів пересування, так і від системи управління цим процесом.

До початку повномасштабної російської військової агресії Україна належала до держав із середнім рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). За даними світового рейтингу смертності від ДТП, складеного дослідницькою компанією «World life expectancy» на основі статистичних даних Всесвітньої організації охорони здоров'я, наша держава посідала 125 місце із 183 заявлених держав у списку. Проте у європейському регіоні Україна входила до трійки лідерів за цим показником, посідаючи після Боснії та Герцеговини і Республіки Албанія 3-тє місце [1].

Аналізуючи безпекову ситуацію на дорогах протягом воєнного стану (зокрема за 2022й рік, як повний статистичний рік цього періоду), необхідно зазначити, що офіційні статистичні показники адміністративних правопорушень та кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту знизилися. За даними Департаменту патрульної поліції України, всього за 2022 рік було зафіксовано 18 628 дорожньо-транспортних пригод, що на 24,0% менше, ніж у 2021 році. Кількість ДТП із загиблими та/або травмованими особами також знизилася: у 2022 році таких випадків зафіксовано 14 409, що на 25,6% менше, ніж у 2021 році [2].

Рівень злочинів, передбачених статтею 286 КК України («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), для яких адміністративні правопорушення у виді порушень ПДР є фоновим явищем, також характеризується тенденцією до зниження. Згідно зі статистикою Офісу Генерального прокурора за цією статтею у 2022 році було обліковано 6 366 злочинів, з яких 1 270 діянь – за частинами 2, 3 статті 286, тобто порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинило смерть потерпілого [3], а у 2021 році – 7 961 кримінальне правопорушення, що на 25,0% більше. Те ж саме стосується і кримінальних

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

правопорушень, передбачених частинами 2 і 3 вказаної статті: у 2021 їх було обліковано на 18,7 % більше (1 507 злочинів у 2021 році супроти 1 270 у 2022 році) [4].

Проте зазначений статистичний спад має і «невидиму» частину, а саме – дуже високий рівень природньої та штучної латентності, існування якого в хаосі війни є закономірним. Багато статистичних даних не було обліковано (та й не могло такими стати) і на окупованих, і на деокупованих територіях. У перші місяці війни виникло величезне додаткове навантаження на Національну поліцію, пов'язане із евакуацією населення та посиленою підтримкою правопорядку. Можна навіть сказати, що на початку війни регулювання дорожнього руху у населених пунктах, де відбувалися бойові дії або райони бойових дій були поруч, покладалося на його учасників.

З метою опису реального стану безпеки дорожнього руху в Україні, а також виявлення проблемних питань та пошуку їх вирішення у цій сфері, колективом Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України протягом року (з жовтня 2022 по жовтень 2023 року) було проведено всеукраїнське опитування різних учасників дорожнього руху, працівників Національної поліції та ін., у тому числі й водіїв транспортних засобів.

Так, серед майже 3 тис. респондентів – водіїв транспортних засобів, 50,8% оцінюють стан безпеки дорожнього руху у своєму регіоні як незадовільний. Водночас 49,2% вважають його задовільним.

Серед причин надання незадовільної оцінки стану безпеки дорожнього руху водії виокремлюють: недотримання ПДР водіями автотранспортних засобів (63,8% респондентів), недисциплінованість пішоходів (55,9%), незадовільна дорожня інфраструктура (44,1%), уникнення порушниками ПДР покарання (28,8%), недостатній рівень підготовки водіїв (23,3%), недостатньо суворі санкції для порушників ПДР (20,7%), незадовільна організація дорожнього руху (18,4%), незадовільна робота патрульної поліції (10,4%) та ін.¹

Найбільш актуальними питаннями у сфері безпеки дорожнього руху водії вважають:

- 1) рівень обізнаності про ПДР (72,3% респондентів);
- 2) якість автошляхів (68,5%);
- 3) організація транспортних розв'язок (23,1%);
- 4) дотримання законності працівниками патрульної поліції (22,2%);
- 5) достатність кількості працівників патрульної поліції на автошляхах (13,0%) та ін.²

Отже, на думку осіб, які керують транспортними засобами, стан безпеки дорожнього руху в Україні є скоріше не задовільним, аніж задовільним. Головною причиною порушень правил дорожнього руху водії указують недотримання ПДР водіями автотранспортних засобів, а отже – фактор суб'єктивного характеру, коригуючий вплив на який дозволить у перспективі

¹ Показник перевищує 100%, оскільки респонденти обирали кілька варіантів відповіді.

² Показник перевищує 100%, оскільки респонденти обирали кілька варіантів відповіді.

реально знизити показники ДТП, дорожньо-транспортної смертності і травматизму.

Список використаних джерел:

1. WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT! URL : <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report> (дата звернення: 31.10.2023).
2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022. URL : <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 31.10.2023).
3. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL : <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 12.06.2023).
4. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2021 року. URL : <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 12.06.2023).

Кисельова Марина Сергіївна

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

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЗАПРОВАДЖЕННЯ АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

Європейські країни вже давно розуміють важливість автоматизованих систем фіксації порушень правил дорожнього руху у підвищенні безпеки дорожнього руху. Ці системи використовуються для контролю за дотриманням водіями обмежень швидкості, сигналів світлофора, заборон на обгін та інших правил.

Наприклад, у Швеції використання фоторадарів для спостереження за дорогами є ефективним засобом боротьби з недотриманням швидкісних режимів. Фоторадари набули широкого поширення на шведських автотрасах. При цьому ділянки доріг, де є фоторадари, мають відповідні попереджувальні знаки, реагуючи на які водії машинально знижують швидкість, щоб уникнути штрафних санкцій [1, с. 134].

Як показує досвід Німеччина та Норвегії, встановлення теле-, фото- й відеоапаратури на аварійно небезпечних ділянках доріг, в місцях можливого масового скупчення людей (пішохідні переходи, перехрестя) з метою контролю

¹ *Примітка.* Тези підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України

за дорожнім рухом і фіксування фактів правопорушень позитивно впливає на правосвідомість учасників дорожнього руху й, у цілому, на ситуацію на дорозі. Головна мета їх застосування полягає у зведенні до мінімуму (там, де це можливо і припустимо) людського чинника у процесі контролю за дорожнім рухом [2, с. 119].

В Італії було ухвалено Закон про те, що на дорогах мають бути знаки, які попереджають водіїв про наближення до ділянки, де здійснюється автоматична фіксація швидкості.

Європейські країни мають наступні спільні аспекти автоматизованих систем фіксації порушень:

1. Багаторівнева система контролю: стаціонарні радары, мобільні радары та автомобілі з радарями.

2. Система «трафіколіт»: використання системи заохочення водіїв за дотримання обмежень швидкості.

3. Дані про безпеку: місцем встановлення є найбільш аварійні частини доріг.

4. Прозорість: місця розташування стаціонарних радарів часто позначені відповідними знаками, щоб водії могли побачити їх та зменшити швидкість.

5. Підвищення обізнаності: європейські країни часто проводять інформаційні кампанії для громадян про важливість дотримання правил дорожнього руху і про працю радарних систем.

6. Забезпечення конфіденційності: дотримання правил захисту персональних даних – це важливий аспект, що враховується при впровадженні таких систем в Європі.

7. Можливість оскарження: європейське законодавство надає право водіям оскаржувати штрафи в суді.

8. Гнучкість системи: в залежності від країни, системи можуть надавати водіям «вікно» для дотримання правил, наприклад, дозволяти перевищення швидкості на 10% + 2 км/год перед тим, як зафіксувати правопорушення.

Отже, впровадження автоматизованих систем фіксації порушень в європейських країнах базується на балансі між безпекою, справедливістю та прозорістю для громадян.

Список використаних джерел:

1. Шумейко Т. А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2017. 220 с.

2. Белих Д. В. Пріоритетні напрямки удосконалення діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: VI Міжнар. наук.-практ. конф. (17–18 лист. 2011 р., м. Донецьк). Донецьк, 2011. С. 117–119.

Кисіль Микола Васильович

старший науковий співробітник відділу спеціального транспорту Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України

Заровна Ірина Олександрівна

науковий співробітник відділу спеціального транспорту Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, аспірант Навчально-наукового інституту права імені Володимира Великого Міжрегіональної Академії управління персоналом

БЕЗПЕЧНА ПРИМУСОВА ЗУПИНКА АВТОМОБІЛІВ. СПЕЦІАЛЬНИЙ ЗАСІБ

Забезпечення безпеки дорожнього руху – актуальна проблема як у світі так і в Україні зокрема. Успішність боротьби із правопорушеннями на дорогах країни насамперед залежить від професійної майстерності працівників правоохоронних органів, від стану забезпечення їх сучасними технічними засобами контролю та впливу на дорожній рух, вміння застосовувати їх при необхідності.

Кількість злочинів, пов'язаних з використанням транспортних засобів, зокрема для вчинення терористичних актів, постійно зростає. Внаслідок нехтування правилами дорожнього руху, відбувається велика кількість дорожньо-транспортних пригод, не рідко – із тяжкими наслідками.

На сьогодні засоби примусової зупинки транспортних засобів, які ґрунтуються на механічному пошкодженні окремих елементів транспортного засобу шляхом проколювання шин, використання загород і різних конструкцій шлагбаумів, при застосуванні нерідко створюють аварійні ситуації. Тому вони можуть призвести до жертв, завдавати великих матеріальних збитків і є небезпечними як для водіїв та пасажирів, так і для пішоходів та осіб, які з різних причин опинилися на місці пригоди [1].

Найчастіше примусова зупинка транспорту пов'язана з такими ситуаціями:

- втеча злочинців на транспортних засобах з місць скоєння злочину;
- викрадення транспортних засобів;
- використання злочинцями транспортних засобів, як засобів вчинення злочинів;
- злочинне захоплення транспортних засобів, а також водіїв і пасажирів в якості заручників;
- спроба несанкціонованого доступу до транспортного засобу на територію, яка охороняється;
- використання транспортного засобу в якості тарану або доставки вибухонебезпечного предмету для підризу різних соціально значущих об'єктів;
- огляд на прикордонних контрольно-перепускних пунктах та ін.

Враховуючі сучасні умови, виникає потреба в забезпеченні структурних підрозділів Національної поліції та інших силових структур спеціальними

засобами, які можуть забезпечити зупинку автомобіля, не причинивши суттєвих ушкоджень останньому, загибелі пасажирів та ушкодженню вантажу.

В арсеналі працівників поліції для примусової зупинки автотранспорту є різні за ефективністю і безпечністю засоби. Традиційно до них відносять вогнепальну табельну зброю, яка використовується як крайній засіб для пошкодження шин і двигуна, різного типу загороди, бар'єри, шлагбауми, в тому числі автоматизовані, перегороджування шляху автомобілями та іншими транспортними засобами.

Більшість пристосувань відомих на сьогодні засобів примусової зупинки автотранспорту пов'язана з небезпекою для життя і здоров'я людей. Згідно з нормативними документами, для зменшення небажаних наслідків примусової зупинки і виключення жертв, правила використання спеціальних засобів примусової зупинки автотранспорту встановлюють низку обмежень. Так, забороняється використовувати засоби для зупинки автотранспорту, які здійснюють перевезення людей, у тому числі і вантажних автомобілів; автотранспорту, який належить дипломатичним консульським та іншим представництвам іноземних держав, мотоциклів, мотоколясок, скутерів, а також забороняється використання таких засобів на гірських дорогах чи ділянках доріг з обмеженою видимістю, залізничних переїздах, мостах, естакадах та у тунелях [2].

Однак введення таких обмежень на практиці не гарантує безпечності застосування засобів примусової зупинки автотранспорту. Крім того, існує ще один аспект застосування засобів примусової зупинки автотранспорту – матеріально-технічний. За сучасних умов у випадку помилкового, неправомірного чи недостатньо обґрунтованого використання засобів примусової зупинки, відшкодування всіх матеріальних збитків, в разі пошкодження транспортних засобів, можуть бути покладені судом на органи правопорядку. Тому завдання створення безпечних і безаварійних засобів примусової зупинки було і залишається на сьогодні актуальним, а проблема безпеки при використанні засобів примусової зупинки транспорту є ключовою.

Саме тому, пошук та розробка нових більш досконалих технічних засобів примусової зупинки автотранспорту для правоохоронних підрозділів та військових формувань лишається одним із пріоритетних завдань МВС.

Відділом спеціального транспорту науково-дослідної лабораторії спеціального транспорту та форми одягу Державного науково-дослідного інституту МВС України проведена дослідно-конструкторська робота, в результаті якої розроблені дослідні зразки спеціального засобу для безпечної примусової зупинки колісного транспорту вагою до 3,5 тон.

За основу була поставлена задача створення зручного у транспортуванні та розгортанні спеціального засобу для безпечної примусової зупинки автотранспорту шляхом конструктивних змін, які дозволяють здійснити безпечну примусову зупинку колісних транспортних засобів з повною масою до 3,5 тон з найменшою шкодою як для водія з пасажирами, так і для автотранспорту на дорогах з різним видом покриття.

Спеціальний засіб для безпечної примусової зупинки автотранспорту складається з основи та сітки. Основа – поліамідна тканина з отворами для шипів. Шипи розміщені двома рядами шаховим порядком, мають стрілоподібну форму і кріпляться до основи за допомогою текстильних застібок гостріями вверху і додатково фіксуються самозатяжним вузлом текстильного шнура. Зверху шипів по всій довжині насаджено гнучкі трубки для захисту від травмування при розгортанні засобу та уникання сплутування шипів з сіткою. По ширині сітка з усадкою еквівалентна ширині основи та за розміром не менша ширини однієї полоси руху, а по довжині – не менша двох окружностей колеса автомобіля. До основи сітка кріпиться за допомогою текстильних застібок. Краї сітки закріплено текстильними стрічками, кути спецзасобу мають чотири ручки з текстильної стрічки. Крім самого спецзасобу в комплект входить сумка прямокутної форми з ручками, запасні частини, інструмент для зняття спецзасобу, паспорт та інструкція з експлуатації.

Спеціальний засіб працює таким чином. Для встановлення його виймають з сумки, далі за ручки з текстильної стрічки розгортають та розкладають на проїжджій частині дороги шипами проти транспортного засобу, який необхідно зупинити. При наїзді передніми колесами на шипи з трубками, останні під вагою автотранспорту деформуються та вивільняють шипи, які в свою чергу проколюють передні шини автотранспорту і фіксуються у них. Далі сітка, яка зв'язана з шипами намотується на передні колеса та елементи підвіски автотранспорту, який зупиняють. У результаті передні колеса проколюються і блокуються, що тягне за собою глушіння двигуна та зупинка автотранспорту з найменшою шкодою як для водія з пасажирями, так і для автотранспорту.

Таким чином спеціальний засіб дозволяє безпечно здійснити її безпечно й швидко розгортання, а також безпечну примусову зупинку автотранспорту з найменшою шкодою як для водія з пасажирями, так і для автотранспорту.

Спеціальний засіб може використовуватися в діяльності спеціальних підрозділів правоохоронних органів та військових формувань.

Список використаних джерел:

1. Лукянчиков Б. Є., Грусевич В. О. Спеціальні технічні засоби для правоохоронних органів. Сучасна спеціальна техніка. 2017. № 2(49). С. 47.
2. Про затвердження Положення про Національну поліцію : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-%D0%BF#Text>
3. Патент № 144741 «Засіб для безпечної примусової зупинки автомобілів». КМ 26.10.2020, бюл. № 20.

Кіблик Дар'я Володимирівна

*старший викладач кафедри адміністративно-правових дисциплін
факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ,
доктор філософії в галузі права*

ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДЛЯ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ

Безпека дорожнього руху для осіб з інвалідністю – це набір заходів, правил та технічних засобів, спрямованих на забезпечення комфорту, доступності та безпеки для людей з обмеженими фізичними, сенсорними або розумовими можливостями під час їх пересування та участі в дорожньому русі.

Особи з інвалідністю, так само як і всі інші громадяни, мають право на безпечне пересування міськими вулицями, дорогами та іншими транспортними магістралями. Проте, вони можуть стикатися з додатковими труднощами та ризиками через свої індивідуальні обмеження та потреби.

Система безпеки дорожнього руху – це комплекс взаємозв'язаних організаційних, соціальних, економічних і технічних заходів, методів та інструментів, що регулюються державою, зокрема нормативними актами і мають на меті забезпечити та утримувати високий стандарт безпеки під час перевезення людей та товарів [1, с. 27].

Безпека дорожнього руху для осіб з інвалідністю в Україні регулюється кількома ключовими законами, які визначають права та обов'язки учасників дорожнього руху, а також встановлюють норми, спрямовані на забезпечення комфорту та безпеки для осіб з інвалідністю.

Одним із таких є Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» [2]. Цей закон встановлює основні принципи, завдання та напрями державної політики в галузі соціальної захищеності осіб з інвалідністю, а також визначає основні права осіб з інвалідністю та зобов'язує державу забезпечувати їх реалізацію, включаючи право на безпеку руху. Закон України «Про дорожній рух» [3] встановлює загальні правила дорожнього руху, які обов'язкові для всіх учасників руху, проте він містить специфічні положення, які стосуються безпеки дорожнього руху для осіб з інвалідністю. Велику роль відіграють Постанови Кабінету Міністрів України, накази Міністерства інфраструктури, Міністерства соціальної політики, і інших державних органів, які містять додаткові вимоги та положення, що стосуються особливостей дорожнього руху щодо осіб з інвалідністю.

Безпека дорожнього руху для осіб з інвалідністю є важливою складовою загальної стратегії забезпечення рівних прав і можливостей для всіх громадян. Проте в Україні існують певні прогалини у законодавстві та його виконанні у цій сфері (табл.1).

Недоліки законодавства України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху
для осіб з інвалідністю

Недолік	Характеристика
Інфраструктура	Багато пішохідних переходів, автобусних зупинок та інших елементів інфраструктури не адаптовані для людей з обмеженими фізичними можливостями.
Відсутність чітких стандартів	Законодавство може не визначати чітких технічних стандартів для адаптації інфраструктури під потреби осіб з інвалідністю.
Недостатня відповідальність	Недостатньо суворі санкції для порушників правил паркування на місцях, призначених для інвалідів, а також блокування доступу до пандусів чи інших засобів для пересування.
Неналежна освіта	Часто водії та інші учасники дорожнього руху не освідомленні про специфіку потреб осіб з обмеженими можливостями.
Проблеми з доступом до інформації	Не завжди існує чітка, доступна інформація для осіб з інвалідністю про правила дорожнього руху, їх права та обов'язки.
Застарілі нормативи	Деякі законодавчі акти та норми можуть бути застарілими та не відповідати сучасним вимогам забезпечення прав щодо осіб з інвалідністю.

Джерело: розроблено на основі [2,3]

Вдосконалення законодавства щодо безпеки дорожнього руху для осіб з інвалідністю в Україні є актуальним завданням, враховуючи важливість забезпечення комфортних та безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху.

З основних напрямків вдосконалення законодавства є:

1. Розширення прав для осіб з інвалідністю у дорожньому русі.

Законодавством мають бути забезпечені зручні умови для пересування осіб з інвалідністю, зокрема, встановлення пандусів, адаптованих пішохідних переходів, спеціальних місць для паркування, а за недотримання цих вимог мають бути накладені певні адміністративні санкції.

2. Стандартизація дорожньої інфраструктури.

В Україні відсутні стандарти для дорожньої інфраструктури. Впровадження цих стандартів на законодавчому рівні дозволить створити адаптивність до потреб людей з різними видами інвалідності.

3. Освіта та просвітництво.

Організація спеціалізованих курсів та тренінгів для водіїв, щоб вони розуміли специфіку руху осіб з інвалідністю та мали увагу до їхніх потреб. Окрім цього, починаючи з 24 липня в Україні вступають в дію нововведення щодо отримання водійського посвідчення. Нововведення стосуються методики

навчання та порядку проведення іспитів. Тепер теоретична та практична підготовка майбутніх водіїв будуть чітко розділені [4]. Також, згідно постанови Кабінету Міністрів України [5], були внесені зміни щодо отримання водійських прав та здачі іспитів. Збільшення нагляду за учнями та збільшення камер спостереження під час здачі іспиту значно покращує рівень знань та знижує рівень корупції під час отримання прав.

1. Зміцнення відповідальності.

У 2017 році Верховної Радою України були внесені зміни до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за паркування, зупинку, стоянку транспортних засобів на місцях, призначених для осіб з інвалідністю [6]. Згідно ст. 152-1 ч. 5 паркування транспортного засобу на місцях, призначених для безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, а також не облаштовані на спеціально обладнаних чи відведених майданчиках для паркування транспортних засобів, у тому числі біля житлових будинків тягнуть за собою накладення штрафу від шістдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [7]. Посилення відповідальності за порушення прав осіб з інвалідністю на дорогах, введення штрафних санкцій за використання спеціальних місць паркування, блокування пандусів допоможе знизити відсоток таких порушень.

2. Інтеграція з міжнародними стандартами та залучення громадськості.

Для створення та посилення законодавчої бази щодо безпеки дорожнього руху для осіб з інвалідністю на державу покладається завдання детального аналізу та адаптації до світового досвіду в цій галузі. Важливу роль відіграє організація роботи з громадськими організаціями, які представляють інтереси інвалідів, для вивчення їхніх потреб та впровадження відповідних змін в законодавство.

Безпека дорожнього руху для осіб з інвалідністю є важливою частиною загальної культури безпеки і поваги до прав кожної особи. Це не тільки гуманний підхід, але і обов'язок суспільства забезпечити рівні права і можливості для всіх своїх громадян. Враховуючи специфіку потреб осіб з інвалідністю та їхнє право на безпечний рух, держава повинна приділяти особливу увагу вдосконаленню законодавчої бази у сфері безпеки дорожнього руху. Зокрема, це стосується адаптації дорожньої інфраструктури, посилення відповідальності та забезпечення освітньої діяльності серед водіїв та інших учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Хом'як Я. І. Становлення і розвиток органів державної автомобільної інспекції МВС України. Львів, 2020. 189 с.
2. Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні : Закон України від 21.03.1991 р. № 875-XII (зі змінами, внесеними згідно із Законом № 2249-VIII від 19.12.2017).
3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст. 338.

4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за паркування, зупинку, стоянку транспортних засобів на місцях, призначених для осіб з інвалідністю : Закон України від 22.06.2017 р. № 2109-VIII (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 32, ст. 346).

5. Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань теоретичної та практичної підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 травня 2022 р. № 601.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/601-2022-%D0%BF#Text>

6. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Стаття 152-1. Порушення правил паркування транспортних засобів та порушення правил обладнання майданчиків для платного паркування транспортних засобів.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n3608>.

7. Нові правила отримання посвідчення водія.
URL: <https://hsc.gov.ua/2022/07/22/novi-pravila-otrimannya-posvidchennya-vodiya/>

Коллер Юрій Сергійович

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

БЕЗПЕКА РУХУ ТРАНСПОРТУ ЯК СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Функціонування транспорту є найважливішим фактором розвитку економіки та суспільства в цілому, оскільки саме завдяки йому забезпечується обслуговування як внутрішніх, так і експортних/імпортних та транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Відповідно транспорт є невід'ємною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни. Чинним законодавством передбачено, що державне управління у галузі транспорту має, зокрема, забезпечувати безпечне функціонування транспорту [1]. Взагалі, слід наголосити, що транспортна безпека/безпека руху транспорту є структурованим системним явищем, до складової якого входять такі елементи як: безпека дорожнього руху (залізничного та автотранспорту), безпека морських, річкових та авіаційних перевезень, безпека руху щодо трубопровідного транспорту.

Важливий внесок у дослідження окремих аспектів забезпечення безпеки руху транспорту зробили такі дослідники, як: Т. О. Гуржій, В. В. Доненко, В. А. Мисливий, В. Й. Развадовський, А. О. Собакарь, Л. І. Сопільник тощо. Проте, незважаючи на певні наукові напрацювання в означеній сфері, система транспортної безпеки в сучасних умовах характеризується наявністю великої кількості проблем. Постійні зміни у чинному законодавстві в зазначеній сфері,

а також невітішні статистичні дані щодо транспортного травматизму свідчать про те, що ця проблематика залишається й досі відкритою. Вказане свідчить про актуальність цієї доповіді, метою якої є визначення безпеки руху транспорту як складової національної безпеки України.

Соціально-економічне значення проблеми ефективного забезпечення транспортної безпеки особливо зросло останніми роками, що обумовлено різким збільшенням чисельності транспортних засобів, підвищенням інтенсивності руху, його ускладненням, а також зростанням кількості транспортних пригод та їх жертв. Так, за останні 30 років на дорогах України трапилося понад 1,2 млн ДТП, в яких загинуло близько 200 тис. і травмовано більше 1,3 млн осіб [2]. Згідно з офіційними статистичними даними тільки за 8 місяців 2023 р. в Україні сталося понад 15 тис. ДТП, в яких загинуло 1870 осіб, а травмовано – понад 18 тис. осіб [3].

Варто зазначити, що безпека руху транспорту є складною соціально-економічною проблемою, що має комплексний характер і загальносуспільне значення, оскільки проявляється у різних сферах суспільного життя (демографічній, медичній, фінансово-економічній, оборонній, екологічній тощо), що, водночас, обумовлює економічне становище, благополуччя країни та добробут населення. Такий висновок виходить з того, що «кожне серйозне ушкодження (не кажучи вже про смерть), спричинене транспортною пригодою, надовго або назавжди «вибиває» індивіда із нормального життєвого плину» [5, с. 86]. Відповідно до підрахунків європейських фахівців, летальні автоаварії вкорочують середній людський вік на 37,5 років, важка травма – здатна відібрати в людини від 3 до 9,3 років повноцінного життя [6, с. 128]. Протягом цього часу травмована особа не може належним чином виконувати професійні обов'язки, гармонійно розвиватись, сповна реалізовувати сімейні функції (батька, матері, опікуна etc.). Витрати на лікування та соціальні послуги важелезним тягарем лягають на родинний бюджет: у розвинутих країнах вони обчислюються десятками тисяч доларів [7, с. 9-11].

Необхідно погодитися з тим, що значущість безпеки руху транспорту для суспільства та соціально-економічного розвитку країни дозволяє розглядати її як важливий компонент національної безпеки, що покликаний забезпечити національні інтереси у сфері транспортної діяльності та її стійкість, мінімізувати шкоду здоров'ю і життю людей, збитки майну і навколишньому середовищу, загальнонаціональний економічний збиток, пов'язаний із функціонуванням транспорту [8, с. 16-17]. Проте, на жаль, питання транспортної безпеки, попри всю свою надзвичайну гостроту та масштабність, досі не знайшли належного відображення у чинному законодавстві, що регулює діяльність у сфері національної безпеки. Вони не згадуються ні в Законі «Про національну безпеку України» [9], ні в Стратегії національної безпеки [10].

Отже, враховуючи вищезазначене можна зробити висновок, що транспортна безпека є важливою складовою національної безпеки України та одним з головних пріоритетів державної політики, основні аспекти якого обов'язково мають бути відображені у чинному законодавстві, що регулює діяльність у сфері національної безпеки.

Список використаних джерел:

1. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 25.10.2023).
2. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук. К. 2005. 36 с.
3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.08.2023. Офіційний сайт патрульної поліції України. 2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 25.10.2023).
4. Никифоров С. М. Безопасность дорожного движения в контексте национальной безопасности страны. Безопасность и государство. 2009. № 1. С. 12-23.
5. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... д-ра юр. наук. К. 2011. 551 с.
6. Справочник по безопасности дорожного движения. Эльвик Р., Боргер-Мюсен А., Ваа Т. Пер. с норв. под редакцией проф. В. В. Сильянова. М.: МАДИ. 2001. 754 с.
7. The Economic Impact of Motor Vehicle Crashes 2000. Blincoe L.J., Seay A.G., Zaloshnja E. & others. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic safety Administration, 2002. 86 p.
8. Собакарь А. О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії та практики: монографія. Донецьк. ДЮІ МВС. 2011. 492 с.
9. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19> (дата звернення: 25.10.2023).
10. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14.09.2020 «Про Стратегію національної безпеки України» : Указ Президента України від 14.09.2020 р. № 392/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#n5> (дата звернення: 25.10.2023).

Колодяжний Максим Геннадійович

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

ТРИ «П» ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

На написання представлених тез та формулювання їх назви надихнула одна із багатьох публікацій В. В. Голіни – сучасного і шановного метра (вчителя) української кримінологічної науки. Важко не погодитись зі слушною думкою вченого про значущість трьох «С» (страх, совість, сором) у можливості впливу на так званий людський фактор [1], який є причиною більшості автотранспортних правопорушень. Однак у цих тезах хотілося б звернути увагу на дещо інші аспекти складної соціальної проблеми протиправності у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР), точніше генеральні вектори її вирішення.

Стан БДР в Україні протягом 2021-2022 рр. характеризується суперечливими і, певним чином, неоднозначними тенденціями. Зокрема, у довоєнному 2021 р. відбулось 24,5 тис. ДТП із загиблими та/або травмованими, а у 2022 р., тобто після широкомасштабної російської військової агресії, – 18,6 тис. подібних ДТП (- 24 %). Схожа динаміка за цей час спостерігається й щодо інших показників: чисельність загиблих осіб під час ДТП (2021 р. – 3,2 тис., 2022 р. – 2,8 тис.), яка скоротилась на 13,8%; чисельність травмованих осіб під час ДТП (2021 р. – 29,7 тис., 2022 р. – 23,1 тис.), зниження якої складає 22,2% [2]. Тобто маємо констатувати про «паперове» покращення стану БДР в Україні у 2021-2022 рр., однак без врахування інших і достатньо вагомих соціальних обставин.

Як відомо, війна в Україні ознаменувалась наймасштабнішою, мабуть, з часів Другої світової війни вимушеною міграцією населення. Протягом лише лютого-серпня 2022 р. із України виїхало понад 10,3 млн. громадян [3]. Указаний процес природно був пов'язаний зі зменшенням інтенсивності дорожнього руху, зумовленим скороченням кількості транспортних засобів, що експлуатувались, принаймні у 2022 р. На це вплинуло декілька чинників: виїзд мільйонів українців за кордон на своїх автомобілях; окупація частини суверенної території України; знищення або пошкодження транспортних засобів через бойові дії; брак палива у країні, а потім істотне підвищення його вартості та ін. Із урахуванням перелічених та деяких інших чинників можна дійти, на жаль, проміжного висновку, що стан БДР в Україні у 2021-2022 р., як мінімум, не змінився а, як максимум, погіршився.

¹ *Примітка.* Тези наукового повідомлення підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. 0120U10561).

Анонсована ситуація насправді є закономірним результатом різноманітних прорахунків та недоліків, що впродовж багатьох років мають місце при формуванні та реалізації державної політики України у сфері БДР. У загальному та спрощеному виді їх можна умовно представити у виді трьох «П»: Правовий ідеалізм, Примітивізм, Прокрастинація.

Перша «П». Уважний і неупереджений аналіз державної політики України у царині, що розглядається, дає підстави говорити, що вона тяжіє до акцентуації уваги на репресії у тому чи іншому виді [4, с. 186; 5]. Саме у страху та небажаних правових наслідках для учасників дорожнього руху парламент та патрульна поліція бачать можливість підвищити рівень БДР в Україні. Це є нічим іншим, як проявом правового ідеалізму. Він вважається поширеним різновидом деформації правосвідомості, який фетишизує право, розраховує на всесилля правових приписів і заборон. Історичний досвід та соціальна дійсність показують, що, на жаль, одними заборонами і посиленням відповідальності неможливо вирішити проблему злочинності загалом й смертності й дорожньо-транспортного травматизму, зокрема.

ВР України не без лобіювання МВС України через уряд, як суб'єкт законодавчої ініціативи, лише у 2021-2023 рр. прийняла або розглянула низку законів, якими або вже посилено юридичну відповідальність за правопорушення у сфері БДР, або планується це зробити (наприклад, проекти законів №№ 6463, 9076, 7354, 6502, 5050-1 та ін.).

Правовим «прикриттям» хибної національної парадигми забезпечення дорожнього руху в Україні є невірно визначені у Стратегії підвищення рівня БДР на період до 2024 р. пріоритети відповідної державної політики. У цьому документі головним і першим у переліку напрямом діяльності визначено «...вдосконалення законодавства..., у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення БДР...» [6]. Вивчення низки чинних стратегій і програм забезпечення БДР у США, Канаді, Австралії та багатьох інших розвинених зарубіжних країн показало, що сучасна філософія зменшення смертності й травматизму на дорогах абстрагується від каральної політики. Доказом цьому є відома на увесь світ стратегія Vision Zero, яка покладена в основу європейської політики забезпечення дорожнього руху. Ця стратегія включає комплекс напрямів діяльності, які стосуються безпеки учасників дорожнього руху, транспортних засобів, пересування по дорогах, управління дорожнім рухом, медицини катастроф і аж ніяк не згадує репресію у будь-яких проявах.

Вади у формуванні політики у сфері БДР поєднуються з прорахунками в її реалізації з боку підрозділів патрульної поліції. Останні у своїй роботі концентрують увагу на примусі замість профілактики автотранспортних правопорушень та усунення їх причин та умов, як того вимагає ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію». Тобто у діяльності поліції у цьому зв'язку прослідковується невиправданий перекис у бік застосування примусу.

Заради об'єктивності слід підкреслити, що від дозованої репресії й адекватної правової охорони суспільних відносин у сфері БДР неможна відмовлятися. Правові заходи мають не переважати, а органічно доповнювати

комплекс інших загальносоціальних кримінологічних (некаральних) напрямів діяльності.

Друга «П». З урахуванням багатьох описаних вище обставин, що містять ознаки правового ідеалізму у діяльності суб'єктів формування та реалізації державної політики у сфері БДР, можна говорити й про певну примітивізацію усього процесу забезпечення дорожнього руху. Під примітивізмом можна розуміти нерозумне спрощення й фрагментацію роботи із запобігання автотранспортним правопорушенням, яке, головним чином, виражається у правовій охороні суспільних відносин у царині БДР. Це можна пояснити налаштованістю правоохоронних органів на розширенні своїх повноважень, у тому числі з огляду на застосування примусу до водіїв, як основних учасників дорожнього руху, які частіше за інших притягуються до юридичної відповідальності за порушення вимог транспортної безпеки. Окрім цього, результатами примусу легше звітувати перед суспільством (розмір сплачених штрафів, чисельність виявлених водіїв у стані алкогольного сп'яніння, кількість винесених постанов у справах про адміністративне правопорушення тощо) порівняно із більш складною і аморфною профілактичною діяльністю. Адже примус дозволяє в оперативні строки продемонструвати начальству та громадянам конкретний результат у цифрах. Тоді як результати профілактики хоча і є більш дієвими, однак мають зазвичай відстрочений характер.

Третя «П» - прокрастинація. Під цим психологічним терміном прийнято розуміти схильність людини відкладати, відтерміновувати або переносити виконання складних і неприємних задач на потім [7, с. 267]. Саме наявністю у діяльності суб'єктів цієї політики ознак прокрастинації можна пояснити їх налаштованість на отримання швидкого (на їх погляд) і не завжди ефективного соціального результату, який би міг забезпечити реальне, а не уявне підвищення рівня БДР у нашій країні. Саме багаторічна імітація забезпечення дорожнього руху в Україні, декларування намірів, а не реальні науковообґрунтовані дії призвели до того, що Україна має один із найгірших рівнів БДР порівняно з усіма країнами ЄС (за чисельністю жертв, травмованих, економічними наслідками та ін.). Адже шанси померти на дорогах України є удвічі більшими, ніж в ЄС, та уп'ятеро, ніж у Норвегії - країні із найвищим рівнем БДР у світі.

Потенційна середньо- й довгострокова стратегія підвищення рівня БДР в Україні, розрахована на 2025-2030 рр., має виключати нормативно закріплені елементи правового ідеалізму; діяльність МВС України, Національної поліції, органів та підрозділів патрульної поліції повинна не допускати прояви примітивізму й прокрастинації, а спиратись виключно на апробовану прогресивну і більш ефективну практику європейських країн щодо зменшення смертності й дорожньо-транспортного травматизму.

Список використаних джерел:

1. Голіна В. В. Етична складова, або три «С» культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням в Україні. *Нова архітектура безпекового середовища*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 23 груд.

2022 р.) / Нац. юрид. ун-т ім. Я. Мудрого, НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України та ін. Харків: Нац. юрид. ун-т ім. Я. Мудрого, 2022. С. 63-66.

2. Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

3. З початку війни кордон з Україною перетнули понад 10 мільйонів людей. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1988523-z-pochatku-viyni-kordon-z-ukrayinoyu-peretnuli-ponad-10-milyoniv-lyudey>.

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

5. Колодяжний М. Г. Оцінка ефективності репресивної та кримінологічної моделей убезпечення дорожнього руху. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2023. Вип. 2. С. 110-120.

6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

7. Психологічна енциклопедія / Автор-упорядник О. М. Степанов. Київ: Академвидав, 2006. 424 с.

Kulikovska Olha Yevhenivna

Professor of the Department of Geodesy and Geoinformatics, Lviv National University of Environmental Management, Doctor of Technical Sciences, Professor

Atamanenko Yuliia Yuriiivna

Senior Researcher at the Research Laboratory for Problematic Issues of Law Enforcement of the Kryvyi Rih Educational and Research Institute of Donetsk State University of Internal Affairs, PhD in Engineering, Senior Researcher

CREATION OF A CONCEPTUAL MODEL OF A GEOSPATIAL DATA BASE FOR COMPLEX AUTOMATION OF INFORMATION SUPPORT OF THE ACTIVITIES OF THE PATROL POLICE OF UKRAINE

Based on the web portal architecture of GIS and modern achievements in the field of mobile communication and telecommunication technologies, the web portal «Information and Analytical Center for Road Accident Monitoring» was created, which is designed to increase the efficiency and reliability of the process of recording, registration, analysis and centralized storage of data on road accidents. The chosen object-relational database management system of the web portal allows long-term storage of information about road accidents in the database on the central server of the system and provides online access to it for users.

The database was created to provide information services to patrol police officers and participants in road traffic accidents. It includes data on road accidents (information about patrol police officers who recorded the event; participants in road accidents; vehicles; insurance companies; general information about road accidents;

and photo materials) and provides the ability to receive various reports on the scene of road accidents based on the saved files.

At the initial stage of the conceptual modeling of a web portal database, it is necessary to define and describe the objects or phenomena under study, in particular, to determine the types (classes) of objects and the types and domains of their attribute values, to establish the relationships between objects and constraints. Conceptual models in modern information technology are used to implement systems with the so-called model-driven architecture, since the lifespan of a particular technical implementation is much shorter than the shelf life of the information it deals with. This necessitates the presentation of information in a way that provides for the possibility of using new methods and means of implementation without changing previously organized and stored information [1, 2].

Based on modern methodology, the relevant entities of the types of objects of the database of the web portal «Information and Analytical Center for Road Accident Monitoring» were identified, namely: patrol police officers, participants in road accidents, vehicles, general data on the scene of an accident, reports from the scene of an accident, etc. Entity attributes are the name characteristics of entities, the name of which is unique for a particular type of entity, but sometimes can be the same for different types of entities. The key attribute (key) of an entity is one or more attributes from among those that uniquely define a particular object, for example, for the entity «Patrol policeman» the key attribute is «Id_patrol policeman», for the entity «Accident file» – «Id_Accident_Protocol» [3].

Based on the identified entities, a conceptual scheme of the database of the web portal «Information and Analytical Center for Road Accident Monitoring» was developed and the links between them were displayed:

- one of the many patrol police officers of the Patrol Police Department can register a large number of road traffic Accidents_Protocols;
- one or more of many road accident participants may be parties to many road accident reports; one or more of all available vehicles may be registered in many road accident reports;
- one or many of the insurance companies represented in the database may be registered in a large number of accident reports;
- the same data on the respective accident may be indicated in one accident report;
- many of all available aerial photographs of the accident scene [4] can be recorded in only one Accident_Protocol;
- one Accident_file contains one Accident_protocol; one driver's license number can be held by one accident participant.

Therefore, the geospatial data base of the web portal "Information and Analytical Center for Road Accident Monitoring" was developed using UML notations, which creates conditions for automating the introduction of new information technology components during the operation of the system [5]. Thus, access to this database will facilitate the solution of insurance, legal or technical issues related to the improvement of traffic management and road infrastructure.

References:

1. Lyashchenko A. A., Runets R. M. Ontological approach to the creation of a catalog of the topographic data base. Engineering geodesy. K.: KNUBA, 2008. Issue 54. P. 116 – 123.
2. Karpinsky Y. O., Lyashchenko A. A., Yasuyuki Okada. Composition and principles of development of the national profile of standards for geographic information. Engineering geodesy. K.: KNUBA, 2016. Issue 63. P. 110 – 121.
3. Conceptual model of the geospatial data base for registration and mapping of road accidents. Engineering geodesy. 2019. Issue 66. P. 104 – 115.
4. Kulikovska O. Ye., Atamanenko Y. Y. Results of UAV application in geodetic measurements at the experimental site. Modern achievements of geodetic science and production. Lviv, 2018. Issue I (35). P. 152 – 157.
5. Geoinformation technologies and geospatial data infrastructure: in six volumes. Volume 2: Geodatabase management systems for spatial data infrastructure: textbook / D. Cake, A. Lyashchenko, V. Putrenko, Y. Khmelevskyi, K. Doroshenko, M. Govorov. K.: Planeta-Print, 2017. 456 p.

Макаренко Олександр Юрійович

професор кафедри правоохоронної діяльності та поліцейстики факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, адвокат, партнер Адвокатського об'єднання «Альфа лекс», доктор юридичних наук, професор

Макаренко Наталія Анатоліївна

доцент кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, адвокат, керуючий партнер Адвокатського об'єднання «Альфа лекс», кандидат юридичних наук, доцент

УГОДА ПРО ВИЗНАННЯ ВИНУВАТОСТІ В СПРАВАХ ПРО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

На сьогоднішній день, кількість дорожньо-транспортних пригод в окремих регіонах України та Кривому Розі безпосередньо, не зменшується.

Більше того, на жаль зростає кількість дорожньо-транспортних пригод за участю як авто так і мототранспорту, призводить або до загибелі учасників дорожнього руху, або до їх суттєвого травмування. Про кількість відповідних пригод тільки за останній рік, ми можемо судити за інформацією із відкритих джерел, в тому числі мережі інтернет.

Звісно, кваліфікація яку доцільно опрацьовувати в межах наукового дослідження, буде пов'язана із діями, передбаченими статтею 286 Кримінального кодексу України. Так санкція відповідної статті, передбачає покарання у вигляді штрафу від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних

мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років, за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Але вже у випадку тих же діянь, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження, будуть каратись позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого. Максимально суворе покарання, у вигляді позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років, може застосовуватись до водія у випадку вчинення діянь, описаних ч. 1, 2 ст. 286 КК України, якщо такі спричинили загибель кількох осіб [1].

Але як практикуючі адвокати, ми маємо зазначити, що розслідування будь якої кримінальної справи, зібрання доказів, проведення експертиз, слідчих експериментів, допит свідків, може зайняти достатньо багато часу. Більше того, доведення вини чи невинуватості особи в суді, може тягнутись якщо не роками то місяцями.

Додатково до цього, ми не можемо вже зараз не відчувати гостру нестачу суддів, особливо в судах загальної юрисдикції, причому як першої, так і другої інстанції.

Конкурс на заповнення вакантних посад суддів судів другої, апеляційної інстанції орієнтовно планують проводити на протязі трьох років.

Затягнення ж розгляду справ в судах, призводить до неможливості швидкого стягнення спричиненої шкоди потерпілими, витрати бюджетних коштів на забезпечення здійснення правосуддя, а також неможливості отримати швидко та справедливе рішення (вирок по кримінальній справі).

Держава вимушено шукала можливі способи збільшення ефективності роботи судової системи та мінімізації корупційних ризиків.

Таким достатньо вдалим способом стало внесення змін до Кримінального процесуального кодексу України, відповідно до яких з'явилась можливість укладати два види угод, а саме угоду про примирення та угоду про визнання винуватості. Ми вважаємо що як в теоретичному, науковому аспекті так і практичному, більш цікавою є саме угода про визнання винуватості. Укладання зазначеної угоди, вирішує майже всі проблеми кримінального процес, пов'язані із конкретною справою. Потерпілий, відразу отримує відшкодування матеріальної і моральної шкоди, прокурор, який підтримує державне обвинувачення, не ризикує тим, що справа «почне розсипатись», суд не витрачає зайвий чай, і навіть обвинувачений має гарантії відносно покарання яке отримає.

Ми також маємо зазначити, що застосування угоди про визнання винуватості, суттєво впливає і на рівень корупційної складової, адже дає

учасникам справи можливість абсолютно законно досягти поставленої мети та вирішити особисті чи професійні проблеми.

На наш погляд застосування сучасних та прогресивних правових конструкцій, дозволяє покращувати наше законодавство та вирішувати як поточні так і стратегічні проблеми побудови України як незалежної, правової та демократичної країни.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n10>.

2. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#n3790>.

Макарова Олена Павлівна

старший викладач кафедри педагогіки та психології Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат психологічних наук, доцент, майор поліції

ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ НАВЧАННЯ ОСІБ З ОБМЕЖЕНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Особи з обмеженими можливостями стикаються із рядом специфічних викликів сучасності, а саме в процесі навчання керуванню транспортним засобом, що потребує особливого підходу.

Навчання керування транспортним засобом – це завдання, яке потребує психологічної, фізіологічної та моторної координації [1].

Сприйняття інформації залежить від фізіологічних, психологічних та соціальних чинників; зоровий, слуховий, тактильних та інших сенсорних каналів які працюють у взаємозв'язку, формуючи унікальний спосіб відтворення оточуючого світу. Кожна людина має індивідуальний поріг сприйняття, який впливає на її здатність розрізняти подразники; емоції, попередній досвід та очікування впливають на інтерпретацію отриманої інформації; фокусування уваги дозволяє виділяти важливу інформацію, ігноруючи незначущу; культурні та соціальні особливості також впливають на процес сприйняття, формуючи особливі фільтри та рамки розуміння світу.

Структура пам'яті, її короточасні та довгочасні компоненти, відіграє ключову роль у збереженні та відтворенні інформації. Вікові особливості, стан здоров'я, а також психологічний комфорт можуть впливати на ефективність сприйняття та обробки інформації. Методики візуалізації, асоціації та мнемоніки можуть підсилити здатність до засвоєння та відтворення матеріалу. Сучасні технології, такі як доповнена реальність або віртуальна реальність, надають можливості для більш глибокого та імерсійного сприйняття інформації, що значущою допомогою для осіб з обмеженими можливостями.

Також важливим є взаємодія соціального контексту та довкілля: фактори, такі як соціальний тиск, можуть впливати на об'єктивність та глибину сприйняття [1].

Людське сприйняття є дивовижно гнучким та багатогранним механізмом. Воно змінюється під впливом численних внутрішніх та зовнішніх факторів. І хоча біологічні основи сприйняття є спільними для всіх, кожна людина має унікальний досвід, який формує її відчуття та розуміння світу. Сучасне суспільство, завдяки розвитку технологій та глобалізації, пропонує нам безмежний потік інформації, але важливість критичного підходу до її сприйняття та обробки ніколи не була такою актуальною. Способи, якими люди сприймають, інтерпретують та реагують на інформацію, визначають поведінку, взаємодію з іншими та, в кінцевому підсумку, якість життя людини.

Моторика особистості визначається як інтеграція рухових навичок та координаційних здібностей, які забезпечують взаємодію людини із оточуючим світом. Вона формується під впливом генетичних, фізіологічних та соціальних факторів. Розвиток навичок моторики в дитинстві має фази, характеризовані певними етапами освоєння та вдосконалення. Різноманіття моторних навичок завдяки тренуванню та регулярній практиці може розширюватися. Травми, хвороби чи вікові зміни можуть впливати на моторні здібності, адаптаційні стратегії допомагають компенсувати ці обмеження. Додатково, моторні навички інтенсивно взаємодіють із сенсорними системами, формуючи відчуття простору, ритму та часу. Ця взаємодія є основою для таких діяльностей як танці, спорт та музична виконавська майстерність. Нейропластичність головного мозку гарантує, що через регулярні тренування та вправи люди можуть вдосконалювати свої моторні навички протягом усього життя. Психологічний стан, як-то стрес або релаксація, може впливати на моторну здатність, викривляючи сприйняття та виконання рухів. Соціокультурні фактори, такі як соціальні очікування або культурні норми, також можуть впливати на розвиток та вияв моторних навичок у конкретних контекстах [1]. На завершення, навколишнє середовище, в якому особа виростає і живе, також відіграє ключову роль у формуванні й адаптації її моторних навичок, враховуючи доступність ресурсів, можливості для фізичної активності та соціальну підтримку.

Я вважаю, що моторні навички є не лише фізіологічною основою нашої взаємодії зі світом, а й відображенням нашої особистості, культури та досвіду. Кожен рух, навіть найдрібніший, є результатом складної взаємодії між мозком, тілом та зовнішнім середовищем. Моторні навички розповідають нам про історію людини, її здоров'я, взаємодії, переживання та адаптації. Вони є відображенням нашої ідентичності, джерелом гордості або, іноді, фрустрації. Важливо підходити до цього аспекту людської діяльності з глибоким розумінням і повагою, розглядаючи його як важливий елемент самореалізації та самовираження [1].

Психологічна адаптація до дій визначається як процес, за допомогою якого індивід налаштовує свої емоційні, когнітивні та поведінкові реакції для ефективного взаємодію зі змінами в середовищі. Цей процес може відбуватися

в різних контекстах: від переїзду в нову країну до адаптації до нової соціальної ролі. Адаптаційні стратегії можуть включати копінг-механізми, які допомагають особі зібратися з думками, емоціями та поведінкою для подолання стресових ситуацій. Ефективність психологічної адаптації часто залежить від підтримки оточення, наявності ресурсів, індивідуальних особливостей особи та її попереднього досвіду. Зрештою, адаптація відіграє ключову роль у забезпеченні добробуту, психологічного здоров'я та загальної якості життя індивіда [3].

Важливим аспектом психологічної адаптації майбутніх водіїв є гнучкість та здатність до саморегуляції. В різних життєвих обставинах потрібні різні стратегії адаптації. Особи, які володіють високою рівнем гнучкості, зазвичай краще справляються з непередбачуваними змінами, оскільки вони можуть швидко переоцінювати свої дії та вибирати найбільш ефективний спосіб реагування на нові умови. Крім того, соціальна підтримка відіграє вирішальну роль у психологічній адаптації. Друзі, родина та спільнота можуть надавати не лише емоційну підтримку, але й конкретні ресурси та інформацію, які допоможуть індивіду адаптуватися до нових умов. Також необхідно враховувати, що психологічна адаптація не завжди проходить гладко. Вона може супроводжуватися рядом психологічних викликів, таких як тривога, депресія або відчуття втрати. Проте, з правильною підтримкою та ресурсами, більшість людей може знайти шлях до психологічного рівноваги та добробуту.

Психологічні особливості навчання осіб з обмеженими можливостями до керування транспортним засобом є важливою темою, яка потребує глибокого та всебічного розуміння. Основні аспекти, які слід враховувати при дослідженні цієї проблеми, включають: особливості сприйняття інформації. Індивідуальні різниці в сприйнятті, зокрема в аудіовізуальних аспектах, можуть впливати на те, як особи з обмеженими можливостями взаємодіють з транспортним засобом і оточуючим середовищем; моторні особливості. Особи з фізичними обмеженнями можуть потребувати специфічних адаптацій автомобілів чи спеціальних навчальних програм, що враховують їхні моторні потреби; психологічна адаптація. Під час навчання керування транспортним засобом особи з обмеженими можливостями можуть зіткнутися з додатковими психологічними викликами, які вимагають від викладачів більшого терпіння, емпатії та індивідуального підходу; педагогічний підхід. Ефективне навчання вимагає гнучких, інклюзивних педагогічних стратегій, які враховують індивідуальні потреби та особливості кожного учня [2].

Враховуючи вищезазначене, важливо розуміти, що навчання осіб з обмеженими можливостями керуванню транспортним засобом вимагає комплексного підходу. Це не тільки про адаптацію фізичного середовища, а й про створення психологічно комфортних умов, де учень відчуває підтримку, розуміння та має можливість досягти свого потенціалу. Тому під час розробки програм навчання, а також під час безпосереднього процесу навчання, необхідно акцентувати увагу на індивідуальному підході, забезпеченні психологічної підтримки та розумінні особливостей кожного учня. Тільки так

можна забезпечити якісний та ефективний навчальний процес для осіб з обмеженими можливостями у сфері керування транспортними засобами.

Список використаних джерел:

1. Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності: навч. посіб. Я. В. Мацегора, І. І. Приходько, С. Т. Полторак, та ін. Акад. ВВ МВС України. Харків 2013. 127 с.

2. Kryvoruchko, L., Pylyp, V., Makarova, O., Activities of Ukraine law enforcement agencies to ensure the rights and freedoms of citizens during martial law. (2023). *Amazonia Investiga*, 13(62). P. 185-193. DOI: <https://doi.org/10.34069/AI/2023.64.04.22>

3. Fedorenko, Miloradova, Kharchenko, Dotsenko, Makarova, Chervonyi & Makarenko Communicative Competence of Law Enforcement (2023). *Officers Brazilian Journal of Education, Technology and Society*. P. 349-360.

Manuel Picardi

Department of Civil Engineering, Sapienza University of Rome, Italy

GRADUATED DEVELOPMENT TRAINING FOR DRIVING LICENSE ACQUISITION (CATEGORY B)

Abstract. Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of the European Union details the minimum requirements for driving examiners and the test that needs to be taken before the issue of a driving license in member countries. However, there is no directive concerning the training of learner drivers or of driver trainers/instructors. Consequently, there are different systems of training carried out in every EU country and there is no scientific evidence to show that one training system is more effective than another. This means that training systems are judged depending on the number of lessons students need to pass their driving test in each country and the pass rate for tests in that country. A research project was devised in Italy involving 272 driving instructors. These instructors were provided with a bespoke training course aimed at reducing the pressure on their students and on themselves. The research demonstrated that the adoption of the specially designed training program was more effective in facilitating the learning of practical driving skills and was also less stressful for the driver trainer and the learner driver. The report below details this new and innovative training procedure and the results of this exercise.

Keywords: workload, simulators, driving school, driving training, progressive access training

1. Introduction

Car driving is considered a very complex activity, consisting of different concomitant tasks and subtasks that require a very high mental and physical

coordination [1], [2] and moreover the surrounding environment is very unpredictable and out of control [3]. Within human factors research, a distinction has been made between *driver performance*, which reflects what a driver can do, based on his or her physical and mental capabilities, and *driver behavior*, which involves what a driver actually does and is influenced by social factors and self-motivations [4]. Despite the conceptual difference, it is often hard to distinguish driver behavior and performance, because of a strong inter-relation.

This conflict is already present while learning to drive. Most people who register for a driving school do so in order to obtain a driving license, not to learn how to drive properly and safely. The resulting situation, aiming exclusively at achieving that goal, generates a very high level of performance stress, because of a mismatching between students expectation and real actions.

The first hours of driving are, in my experience and according to anecdotal evidence, often the most complicated and frustrating for the students who are not used to the length of time required to learn a discipline as complex as driving. People could feel anxious before their driving lesson and sometimes they could also fail in their performance. This feeling people have before a trial is called «performance anxiety», and it's a state of tension and fear felt when someone has to face an assessment situation of his capacity as a driving lesson or a driving test [5]. Starting from the hypothesis that emotions could impact cognitive processes [6] anxiety can have negative effects on people's behavior during a demanding task, for instance profoundly affect the cognitive performance and so the learning process. This is the reason why performance anxiety is demonstrated to affect the driving behavior [7].

A progressive access training system used in the first few driving lessons should allow students to focus on each step of learning the different skills required individually, as often happens in many sports where motor coordination is required.

The first driving lessons are stressful for the driving instructors who have to manage the anxieties and sudden movements of the students. Thanks to the active use of the dual controls (in Italy clutch, brake and accelerator), the instructor manages the driving of the vehicle in a smoother way and focuses the attention on the dynamics of the traffic from the first few lessons. However, it is hard to check at the same time the quality of each movement performed by the students over the car commands. At the same time, the student has to learn and perform different movements and actions simultaneously, at a cost of a high workload, even resulting in a poor training. Experimental studies already highlighted how the execution of multiple instructional sequences appears to be much more complex and multilayered than what is suggested by the traditional description of instruction in terms of Initiation–Response–Evaluation (IRE) sequences [8].

In this context, the study aimed to evaluate how an innovative method of training based on a progressive access training protocol would improve driving training effectiveness reducing at the same time the cognitive workload level requested to the students and the instructors.

2. Materials and Methods

With the aim of reducing the cognitive workload, in accordance with experience gained in driver training in Switzerland [9], it was decided to use a progressive approach teaching method with the following characteristics

- 1) Create and consolidate the basic motor schemes;
- 2) Create and consolidate the coordination skills necessary for training
- 3) Optimize the ministerial time available to the candidate for training
- 4) Check the actual learning times of the exercises proposed in the individual driving lessons
- 5) Create a team of specialized instructors able to carry out specific lessons
- 6) Help the driving instructors to create the necessary skills for the students to be autonomous in the shortest possible time, without generating further workload.

2.1. The proposed method

The method used during the first few driving lessons consists of four separate training units. The application of the individual training units simplifies the workload for each student, since the student will face separately each single fundamental movement, i.e. observation and steering wheel control, right foot use for accelerator and brake pedals, right foot use for the gearbox.

The first training unit consists in learning the correct use of the steering wheel and the importance of all-round observation and control (Figure 1), considering the 70% to be allocated for car direction, 15% for infrastructure observation and the remaining 15% for local scanning (check).

FIRST UNIT

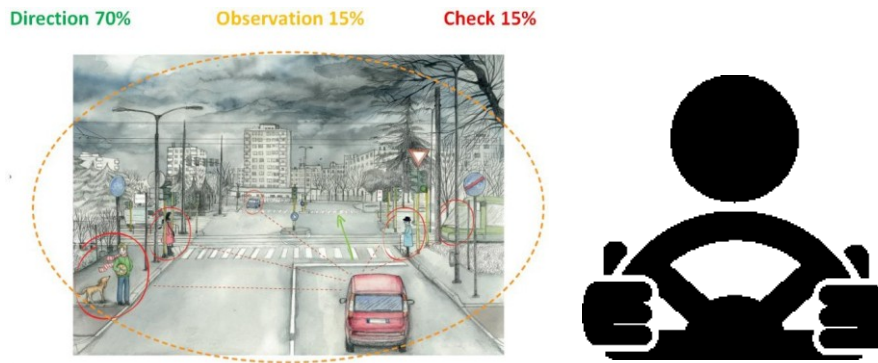


Figure 1. On the left, a graphical representation regarding how to distribute the all- round observation while driving. On the right, the symbol of the steering wheel, representing the fundamental control practiced during the first session.

In the second unit (Figure 2) the student, while putting into practice what they learned in the first unit, learns to use the right foot in the management of the accelerator and the brake.

SECOND UNIT



Figure 2. The symbol of the pedals managing through the right foot, representing the fundamental control practiced during the second session.

The third unit (Figure 3) introduces the use of the left foot and the right hand (gearlever) in addition to the commands previously learned.

THIRD UNIT



Figure 3. The symbol of the gear lever and the involved limbs, representing the fundamental control practiced during the third session.

In the last unit (Figure 4), the total coordination of the student is managed, and the commands are completely passed to him.

FOURTH UNIT



Figure 4. During the fourth session the student will have the full control of the car.

2.2. The study

From 2015 to 2017, voluntary training courses were held for about 300 driving instructors between 30 and 55 years of age, lasting 40 hours. In June 2019 the course participants were asked to answer a short questionnaire on the effectiveness of the progressive access training methodology during the first driving lessons.

The aim of the questionnaire was to understand the real effectiveness of the system in carrying out daily training activities, or if the application of the progressive access instruction methodology had:

Reduced the cognitive workload of the students through the separation of the commands given by the Instructor;

Reduced the time needed to assimilate the driving skills of the students, thus being able to dedicate more resources to focusing on the problems associated with circulation;

Decreased the level of workload by the Instructor in the management of the first driving lessons.

In particular, the subjects were asked to indicate their level of agreement (Not at all – full disagreement -, Little, Enough, High) with the following 6 items by means of a 4-way Likert Scale [10]:

Question 1: Did the gradual explanation of the controls reduce the workload of the students during the first driving lessons?

Question 2: Did the gradual explanation of the commands speed up the learning of automatisms by the students during the first driving lessons?

Question 3: Has the gradual distribution of the controls contributed to raising awareness among students of road traffic issues since the first driving lessons?

Question 4: Do you apply the progressive access instruction methodology during the first driving lessons of your students?

Question 5: Has the use of the techniques provided by the progressive method reduced its workload as an Instructor during the first driving lessons?

Question 6: Overall, the use of the progressive methodology during the first driving lessons has changed the quality of your work?

3. Results

Below are the results obtained for each item:

Question 1: Did the gradual explanation of the controls reduce the workload of the students during the first driving lessons?

Not at all	0.4
Little	0.7
Enough	9.6
High	89.3

Question 2: Did the gradual explanation of the commands speed up the learning of automatisms by the students during the first driving lessons?

Not at all	0.4
Little	0.4
Enough	13.2
High	86

Question 3: Has the gradual distribution of the controls contributed to raising awareness among students of road traffic issues since the first driving lessons?

Not at all	0.7
Little	3.3
Enough	16.2
High	79.8

Question 4: Do you apply the progressive access instruction methodology during the first driving lessons of your students?

Not at all	0.7
Little	0.7
Enough	5.5
High	93

Question 5: Has the use of the techniques provided by the progressive method reduced its workload as an Instructor during the first driving lessons?

Not at all	0.4
Little	1.8
Enough	11.8
High	86

Question 6: Overall, the use of the progressive methodology during the first driving lessons has changed the quality of your work?

Not at all	1.1
Little	0.4
Enough	11.4
High	87.1

4. Discussions & Conclusion

In Europe, initial and periodic training for driver trainers is fragmented, in many cases un-regulated and is not always mandatory. A survey was carried out in 22 countries. Only in 14 there is an initial training course which can vary from 2 months to 2 years of attendance. For example, in Italy the course is mandatory and consists in 120 hours of theoretical and practical lesson [11].

The situation of periodic training is much more serious, in fact across 22 countries, only in 9 of them a periodic training course aimed to maintain skills is taken into consideration. The mandatory introduction of a progressive access training methodology through an EU Directive would be well received in the world of driving training. The results of the questionnaire show a very high approval rating for those who have voluntarily submitted to the course for improving their skills.

The professional driving training activity has undergone profound changes in recent years. The significant increase in the level of traffic in European metropolises [12], associated with a lower motivation of the population residing in large urban areas to obtain a driving licence [13], has led to greater difficulty in providing driving training. The introduction of a system that can reduce the cognitive workload for students, guaranteeing them less time and less effort to generate the motor coordination automatisms necessary to be able to drive safely, was highlighted by the results obtained from the proposed questionnaire.

The result associated with the reduction in the workload achieved by the students during the driving lessons is significant (89.3%), as is the result obtained in reducing the time required to complete the automation process of the basic controls, associated to motor coordination (86%). Although still exceptional, despite being lower than the other results obtained, the figure associated with raising awareness of the other problems associated with road traffic (79.8%). The results associated with the daily application frequency of the training system (93%) are also very interesting, undoubtedly due to the considerable reduction in workload for the driving instructor (86%). Overall the use of a progressive approach methodology is judged more than positively (87%) by the driving instructors who participated in the study.

The result obtained from this work highlights the need for new research in the field of driving training, taking advantage of the theme of progressive learning to drive, so that further applicable solutions can be found, globally, able to further reduce the load of work for the people involved in the delicate educational path in question.

Acknowledgements

I would like to thank the researchers of the EU-funded SIMUSAFE Project for scientific support. I would like to thank “Scuola Nazionale Istruttori di Guida” (Italian Driving Instructors School) for data collection support. I also thank John Lepine, the former EFA president (European Federation of Driving Instructors) for reviewing the text.

References:

1. D. Parker and A. S. R. Manstead, «The social psychology of driver behavior», in *Applied social psychology*, G. R. Semin and K. Fiedler, Eds. London: Sage, 1996, pp. 198–224.
2. De Waard, «The measurement of drivers' mental workload», University of Groningen, Traffic Research Centre, Netherlands, 1996.
3. Jian-you Z., Xiao-fen S., Liang Z., Shuang-xi Z., Xi-yang N. (2013) Driving Behavior Theory and Computer Simulation System of Driver's Risk Perception Based on 3D. *Procedia Social and Behavioral Science*, 96, pp. 1686-1695.
4. L. Evans, *Traffic Safety and the Driver*. Science Serving Society, 1991.
5. Spielberger, C. D. (1972). Anxiety as an Emotional State, in C. D. Spielberger (ed.) *Anxiety: Current Trends in Theory and Research*. New York: Academic Press.
6. Lazarus, R.S., (1991). *Emotion and Adaptation*. Oxford University Press, New York.
7. Onyekuru, B.U., Ibegbunam, J.O. (2014). Relationships among test anxiety, locus of control and academic achievement among college students. *European Scientific Journal*. vol.10 (13).
8. E. De Stefani and A.-D. Gazin, “Instructional sequences in driving lessons: Mobile participants and the temporal and sequential organization of actions,” *J. Pragmat.*, vol. 65, pp. 63–79, May 2014.
9. Maestro conducente (APF)/Maestra conducente (APF), orientamento.ch, 2019 downloaded: <https://www.orientamento.ch/dyn/show/1900?id=773>
10. I. E. Allen and C. A. Seaman, “Likert Scales and Data Analyses”, *Qual. Prog. Milwaukee*, vol. 40, no. 7, pp. 64–65, Jul. 2007.
11. D.M. N°17 26.01.2011 downloaded: www.mit.gov.it/mit/mopall.php?pid=9725
12. ETSC Safer Roads, Safer Cities: How to improve urban road safety in the EU (PIN Flash 37), 2019, downloaded: <https://etsc.eu/safer-roads-safer-cities-how-to-improve-urban-road-safety-in-the-eu-pin-flash-37/>
13. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale per la Motorizzazione Centro Elaborazione Dati Gestione del Patrimonio Informativo ESITI ESAMI 2018 (2019) downloaded: <http://www.mit.gov.it/documentazione/risultati-degli-esami-per-il-conseguimento-della-patente>

Марценишин Юрій Ігорович

перший заступник Голови Державної служби з безпеки на транспорті, кандидат юридичних наук, доцент

Степанов Олег Станіславович

головний спеціаліст відділу державного контролю ліцензійних умов Департаменту державного нагляду (контролю) за безпекою на наземному транспорті Державної служби з безпеки на транспорті, кандидат юридичних наук, доцент

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД ЗА УЧАСТЮ ЛІЦЕНЗОВАНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Кількість транспортних засобів на дорогах України постійно збільшується. В умовах воєнного стану з'явилися нові учасники дорожнього руху і зараз на дорогах загальнодержавного і місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасники гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, нові ліцензіати.

Пошкоджена воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України у купі з ракетними та артилерійськими обстрілами транспорту під час руху, а також водіння без правил у зоні бойових дій і на прилеглий території суттєво збільшують рівень віктимізації традиційних і нових учасників дорожнього руху.

Нова реальність, що склалася під час воєнного стану у сфері дорожнього руху, підвищила вразливість користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів.

Дорожньо-транспортний травматизм відноситься до числа трьох найпоширеніших причин загибелі людей у віці від 5 до 44 років.

У відсутності невідкладних та дієвих кроків дорожньо-транспортний травматизм стане, за прогнозами фахівців, п'ятою з найпоширеніших причин смерті в світі.

ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смертності серед молоді 15 – 24 років і другою серед дітей 5 – 14 років.

Життя людини має дуже велику цінність, а безпека на дорозі – це і насамперед, безпека життя.

Протягом 10 місяців 2023 року на автошляхах України сталося 1502 дорожньо-транспортні пригоди за участю ліцензованого автомобільного транспорту, в яких 143 осіб загинули та 690 отримали травми.

Протягом 10 місяців 2021 року на автошляхах України сталося 2225 дорожньо-транспортні пригоди за участю ліцензованого автомобільного транспорту, в яких 88 особа загинула та 756 отримали травми.

Порівнюючи абсолютні показники аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті видно, що за 10 місяців 2023 року кількість ДТП за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних автоперевізників кількість ДТП та загиблих у них зменшилась на 32,5% і 8,7% відповідно, однак кількість загиблих зросла на 62,5%.

У відповідності до Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 23.06.2015 р. № 231, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09.07.2015 р. за № 818/27263, в період з 01 січня по 01 листопада 2023 року Управлінням організації безпеки, розслідування аварій та подій на наземному транспорті забезпечено проведення 348 технічних розслідувань дорожньо-транспортних пригод на автомобільному та міському електричному транспорті.

Найбільша кількість проведення технічних розслідувань припадає на Відділ державного нагляду (контролю) у м. Києві (50), Відділ державного нагляду (контролю) у Львівській (36), Відділ державного нагляду (контролю) у Дніпропетровській області (28).

Проведений аналіз технічних розслідувань на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (далі – Правила дорожнього руху), а саме:

- порушення правил маневрування,
- порушення правил проїзду перехресть,
- перевищення швидкості руху,
- виїзд на смугу зустрічного руху,
- порушення вимог Правил дорожнього руху пішоходами та велосипедистами.

Супутніми причинами, що призвели до ДТП є недотримання автотранспортного законодавства автомобільними перевізниками та водіями транспортних засобів, а саме:

- недотримання водіями режиму праці та відпочинку 177 випадків (81,19%);
- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів 23 випадки (10,55%);
- відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, водіїв транспортних засобів 135 випадків (61,93%);
- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв 138 випадків (63,30%);
- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів 113 випадків (51,83%).

- не забезпечується дотримання законодавства в частині безпеки дорожнього руху та охорони праці 126 випадків (57,80%);
- невідповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам, або її відсутність 145 випадків (66,51%);
- неналежний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів 81 випадок (37,16%);
- неналежна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду 77 випадків (35,32%);
- не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод 119 випадків (54,59%);
- не забезпечується дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті 73 випадки (33,49%).

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури (далі – Міністр) і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.[1]

Отже, забезпечення безпеки та якості перевезень пасажирів і вантажів наземним транспортом є головною метою діяльності Укртрансбезпеки.

Список використаних джерел:

1. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 03.11.2023).

Маслянко Сергій Вікторович

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

Веселов Микола Юрійович

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

ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК НЕВІД'ЄМНА СКЛАДОВА В СУЧАСНОМУ ПРОЦЕСІ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

В умовах сучасності, досить значного та швидкого розвитку отримує штучний інтелект (далі – ШІ), який вже знаходить своє втілення на деяких провідних автомобільних марках, повноцінно замінюючи, власне, особу, яка керує таким авто. Розглянемо більш детально вказане питання, використовуючи при цьому дослідження, які були проведені провідними світовими країнами. Вважаємо, що ШІ та особа, яка керує транспортним засобом є актуальною темою для опрацювання, оскільки вже скоро світова спільнота має вирішувати нові поставлені перед нею завдання в частині суб'єктів, які будить приводити в рух ТЗ, хоча наразі вже є деякі напрацювання в даному напрямку.

Автоматизовані автомобілі на вулично-шляховій мережі країни набувають широкого розповсюдження користуючись при цьому значним рівнем довіри їх власників та суспільства в цілому. Зростання ринку машин з автопілотом готує зміни, що вийдуть далеко за рамки дорожнього руху, тому світові лідери вже сьогодні намагаються знайти відповіді на питання правил взаємодії ШІ з людьми, відповідальності за вихід з ладу і спричинені ним (ШІ – прим. автора) негативні наслідки. Отже, у Сполучених Штатах Америки протягом кількох років після розробки автономних технологій транспортних засобів, чимало штатів прийняли нормативно-правові акти, спрямовані на забезпечення безпечного тестування таких транспортних засобів. Штат Невада став першою юрисдикцією у світі, де легалізували експлуатування автоматизованих транспортних засобів на дорогах загального користування. У розумінні закону Невади автоматизованим є транспортний засіб, який управляється за допомогою ШІ, сенсорів та глобальної системи позиціонування без активного втручання людини-оператора [1].

У 2016 році в Каліфорнії було введено в дію законопроект № 2866, що дозволяв автоматизованим транспортним засобам переміщатися без водія, рульового колеса, педалі гальм тощо. Інші норми закріпили права правоохоронних органів зупиняти неправильно ліцензовані автоматизовані автомобілі, а також можливість стягувати спеціальні податки на послуги таксі без водія [2]. У штаті Північна Кароліна законодавство встановлює правила для

самостійного водіння транспортних засобів. Визначено, що повністю автономні транспортні засоби можуть експлуатуватися без посвідчення водія. Однак жодна дитина віком до 12 років не може їздити в автономному транспорті без дорослого [3]. Штат Нью-Йорк встановив суворі вимоги, а саме: водій, який «слідкує» за автоматизованим водінням повинен мати спеціальну ліцензію [4]. У 2018 році на федеральному рівні було запроваджено законодавство з метою створення базових правил тестування та експлуатації самостійних транспортних засобів у Сполучених Штатах, зокрема прийнято комплекс директив для забезпечення безпеки використання автоматизованого автомобіля [5].

На нашому континенті Естонія стала першою країною Євросоюзу, що легалізувала використання безпілотних автотransпортних засобів – правда, з обмеженнями [6]. У 2017 році компетентними державними структурами було внесено зміни до законодавства, відповідно до яких, новим учасником дорожнього руху визнавався самохідний робот-кур'єр – пристрій з повністю автоматичною або дистанційною формою управління, робота якого забезпечується за рахунок коліс чи іншого виду шасі, що стикається з землею, і системи датчиків, камер або іншого обладнання, які, надаючи інформацію про навколишнє оточення, дозволяють пристрою частково або повністю переміщатися в автономному режимі. Власником саморушного робота-кур'єра було визначено фізичну особу віком не молодше 18 років, що є громадянином Естонії, яка є його власником і використовує даний пристрій у режимі руху [7].

У Німеччині зареєстровано законопроект, який зобов'язує всіх виробників електронних пристроїв вбудовувати у свої вироби бекдори (дефект алгоритму, який навмисно вбудовується в нього розробником і дозволяє отримати несанкціонований доступ до даних або віддаленого управління операційною системою і комп'ютером в цілому) для правоохоронних органів. Йдеться про всі сучасні пристрої, від «розумних» автомобілів до смартфонів і «інтернету речей» [8]. Також нам відомо, що в липні 2017 року були внесені зміни до Закону про дорожній рух Німеччини. Останніми було визначено, що автомобілями значно або повністю автоматизованими є транспортні засоби, які мають технічне оснащення, що характеризується такими ознаками: після активації керує автомобілем для виконання завдання водіння, включаючи поздовжнє і бічне управління, здатність дотримуватися правил дорожнього руху, розпізнавати ситуації, коли управління автомобілем повинно здійснюватися самим водієм, повідомляє водія про необхідності взяти на себе управління автомобілем з достатнім запасом часу до моменту передачі управління візуально, акустично, тактильно або іншим чином. Під час водіння автомобіля за допомогою значно або повністю автоматизованих функцій водіння водій мав право відволікатися від ситуації на дорозі. При цьому вказана особа повинна зберігати достатню уважність, щоб в будь-який час почати виконувати свої обов'язки. Водій зобов'язаний негайно взяти на себе керування автомобілем якщо значно або повністю автоматизована система пропонує йому зробити це, або якщо він усвідомлює на підставі очевидних обставин, що умови

цільового застосування значно або повністю автоматизованих функцій водіння більше не існують [9].

Це далеко не вичерпний перелік територій, де дозволені випробування автоматизованих автомобілів та нормативно-правових актів, які регулюють експлуатування «автомобілів-майбутнього». Очевидно, що під час руху на загальних дорогах можуть виникати дорожньо-транспортні пригоди за участі автоматизованого автомобіля. На жаль, не у всіх раніше згаданих документах визначено хто буде відповідальним, якщо аварія виникне через «самоврядування» штучного інтелекту. Згідно з повідомленнями Google, на початку 2016 року їхні тестові автомобілі були причетні до 14 зіткнень, з яких водії-люди були винні 13 разів, однак в одному випадку саме програмне забезпечення автомобіля викликало аварію [10]. 4 лютого 2016 року автомобіль Google спробував уникнути мішки з піском, що блокували його шлях. Під час маневру він врізався в автобус. Компанія заявила: «У цьому випадку ми, безумовно, несемо певну відповідальність». Google охарактеризував аварію як непорозуміння і досвід. 18 березня 2018 року Елейн Герцберг стала першим постраждалим пішоходом у смертельній автокатастрофі за участі автоматизованого автомобіля Uber у Сполучених Штатах Америки. Деякі експерти стверджують, що водій-людина міг уникнути аварії. Інші переконують, що причиною виявилась саме помилка у програмному забезпеченні [11]. 24 травня 2018 року Національна рада з безпеки на транспорті оголосила попередній звіт з цього приводу, однак остаточних висновків щодо винуватості немає [12]. 20 січня 2016 року в провінції Хубей в Китаї сталася ще одна аварія з автоматизованим автомобілем Tesla. Автомобіль був так сильно пошкоджений, що реєстратор не зміг остаточно довести, що автомобіль був на автопілоті на момент зіткнення [13].

Існують різні думки про те, хто повинен бути притягнутим до відповідальності у разі ДТП, особливо якщо учасникам пригоди завдано шкоди життю чи здоров'ю. Багато експертів вважають виробників автомобілів відповідальними за ті аварії, які виникають через технічну несправність. Виробники, зрештою, остаточно відповідальні за кінцевий продукт, тобто за автомобіль, що включає систему, яка керує нею. Інші дослідники стверджують, у разі технічної несправності, можуть бути притягнуті до відповідальності інженери-програмісти, які запрограмували код для автоматизованої роботи транспортних засобів [14]. Пошук відповідей на питання правил взаємодії ШІ з дієздатністю людини, відповідальності за вихід з ладу і спричинені ним негативні наслідки здійснюють десятки учених-представників різних галузей знань з різних куточків світу.

Законодавство України не передбачає заборони експлуатації автомобілів без водія. Водночас, відсутність прямих норм, які б передбачали можливість та особливості експлуатації автономних чи автоматизованих автомобілів, у будь-якому випадку провокує значні ризики. Згідно зі ст. 29 Закону України «Про дорожній рух», до участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам, чинним в Україні правилам, нормативам і стандартам, що мають сертифікат на відповідність цим

вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з цим Законом підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль [15]. Тобто, якщо конструкція безпілотного автомобіля відповідає вимогам чинних в Україні правил, нормативів і стандартів, що підтверджено сертифікатом, то такий автомобіль має бути допущений до експлуатації. Важливим є те, що Україна ще в 2000 році приєдналася до Угоди ООН 1958 року з поправками 1995 року «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів» [16]. Зазначеним документом було врегульовано, зокрема, взаємне визнання державами офіційно затверджених конструкцій транспортних засобів. Отож, якщо уповноважений орган відповідної держави видає сертифікат, ввезення на територію України автомобілів зазначеного типу, зокрема з автономним управлінням, буде можливим на підставі сертифікату відповідності, виданого виробником таких автомобілів або його уповноваженим представником в Україні. При наявності зазначених умов також не повинно виникнути питань з реєстрацією таких автономних автомобілів [17].

Також, інтенсивний розвиток робототехніки та використання ШІ майже у всіх сферах людської діяльності поряд із все вищим рівнем розвинутості систем ШІ призвели до того, що у юридичних дослідженнях почали активно обговорювати питання про правосуб'єктність ШІ та роботів. Пропонувалося визнавати ШІ у випадках його самостійної діяльності квазісуб'єктом цивільних правовідносин [18, с. 145]. Таким дискусіям значно посприяло й прийняття Європейським парламентом у 2017 році Резолюції щодо норм цивільного права про робототехніку від 16.02.2017 р. (2015/2013(INL)) (далі – Резолюція), у якій, зокрема, містились пропозиції до Європейської комісії створити специфічний легальний статус для роботів, щоб принаймні найбільш досконалі автономні роботи мали статус «електронної особистості» (електронної особи), відповідальної за заподіяну ними шкоду, а також, можливо, застосовувати категорію електронних осіб до випадків, коли роботи приймають автономні рішення або незалежно (очевидно, мається на увазі самостійно – без волі на те володільця) вступають у відносини із третіми особами [19]. Прийняття зазначеної Резолюції було значною мірою обумовлено необхідністю вирішити питання про відшкодування заподіяної штучним інтелектом шкоди. Дійсно, у зв'язку із введенням в експлуатацію безпілотних автомобілів (власне, саме цій проблематиці присвячено більшу частину положень Резолюції), це питання набуло особливої значущості [20], [21].

Зазначимо, що станом на сьогодні в жодній країні світу штучний інтелект ще не визнається як суб'єкт правовідносин, а виступає їх об'єктом. Зокрема, і в Україні у прийнятій наприкінці 2020 року Концепції розвитку штучного інтелекту, штучний інтелект визначається як «організована сукупність інформаційних технологій, із застосуванням якої можливо виконувати складні комплексні завдання шляхом використання системи наукових методів

досліджень і алгоритмів обробки інформації, отриманої або самостійно створеної під час роботи, а також створювати та використовувати власні бази знань, моделі прийняття рішень, алгоритми роботи з інформацією та визначати способи досягнення поставлених завдань» [22].

Згідно з статтею 177 ЦК України об'єктами цивільних прав є речі, у тому числі гроші та цінні папери, інше майно, майнові права, результати робіт, послуги, результати інтелектуальної, творчої діяльності, інформація, а також інші матеріальні і нематеріальні блага. Якщо прирівняти технології ШІ до речей (предмет матеріального світу, щодо якого можуть виникати цивільні права та обов'язки), то при такому розумінні, відповідно до змісту Закону України «Про захист прав споживачів» ШІ є «продукцією» (товаром), яка повинна бути безпечною та не повинна мати недоліків. А «споживач» має право вимагати від виробника (продавця) відшкодування майнової та моральної шкоди, завданої внаслідок недоліків дефекту в продукції протягом гарантійного строку [23].

Хоча, ефективність, інноваційний характер здійснення діяльності з використанням ШІ (роботів) вказують на суттєві переваги у їх використанні та обумовлюють потребу проведення досліджень з метою розробки правничих підходів, на основі яких вдасться запровадити якісне правове регулювання у цій сфері. Тут варто процитувати слова Ілона Маска, який наголошує на тому, що якщо людство буде діяти ретроактивно в питаннях регулювання штучного інтелекту, то може бути занадто пізно, адже сфера використання штучного інтелекту є тією сферою, де варто бути проактивними у питаннях регулювання [24]. Безумовно, ця думка є слушною та потребує серйозного правничого аналізу у пошуку концепції регулювання штучного інтелекту. Справді, дослідження правових аспектів ШІ в площині його закріплення в рамках національного законодавства для науковців проблема не нова, це питання доволі активно розкривається вченими-представниками різних галузей права. Але якщо раніше питання ставилися щодо потреби юридичного закріплення такого явища як ШІ загалом, то на сьогодні з цього приводу формуються певні концепції, які розкривають відповідне бачення щодо вектора розвитку законодавства у цій сфері, є напрацьовані конкретні підходи. Варто наголосити також, що вчені погоджуються з тим, що питання ШІ потребують регламентації саме в межах цивільного законодавства. При цьому надзвичайно важливо зуміти розвинути існуючі механізми системи цивільного права з удосконаленням його окремих інститутів на концептуально правильних підходах, що базуються на суб'єктнооб'єктних та предметно-методологічних характеристиках галузі. Як відзначають дослідники, основним критерієм, який би дозволив здійснити видову ідентифікацію предмета і віднести його до ШІ є володіння когнітивними функціями інтелекту людини – логічне мислення, навчання та самовдосконалення [25].

Список використаних джерел:

1. Assembly Bill No.511 Committee on Transportation URL:https://www.leg.state.nv.us/Session/76th2011/Bills/AB/AB511_EN.pdf (дата звернення: 24.10.2023).
2. Senate Bill No.1298 URL:http://www.leginfo.ca.gov/pub/1112/bill/sen/sb_12511300/sb_1298_bill_20120925_chaptered.pdf (дата звернення: 24.10.2023).
3. An act to regulate the operation of fully autonomous motor vehicles on the public highways of this state. URL:<https://www.ncleg.net/sessions/2017/bills/house/pdf/h469v7.pdf> (дата звернення: 24.10.2023).
4. Toolchain for simulation-based development and testing of Automated Driving. SAE World Congress 2018. SAE Technical Paper Series. URL: <https://dmv.ny.gov/dmv/apply-autonomous-vehicle-technology-demonstration-testing-permit> (дата звернення: 24.10.2023).
5. Automated Vehicles for Safety URL: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles> (дата звернення: 24.10.2023).
6. Естонія може стати першою країною в світі, де з'явиться закон, який регулює роботи роботів. URL:<https://ru.sputnik-news.ee/technologies/20170927/7303698/jestonii-dejatelnost-robotov-budet-regulirovatsja-zakonom.html> (дата звернення: 24.10.2023).
7. Закон Естонії про внесення змін в Закон про дорожній рух. URL: http://robopravo.ru/estonskii_zakon_o_robotakhkurierakh (дата звернення: 24.10.2023).
8. Німці ухвалюють закон про повсюдне впровадження бекдорів для зручності поліції. URL: http://safe.cnews.ru/news/top/2017-12-06_nemtsy_prinimayut_zakon_o_povsemestnom_vnedrenii1 (дата звернення: 24.10.2023).
9. Achtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes URL:https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start=%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl117s1648.pdf%27%5D#__bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl117s1648.pdf%27%5D__1553734743492 (дата звернення: 25.10.2023).
10. Passenger bus teacher Google robot car a lesson. URL: <https://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-google-self-driving-car-bus-collision20160229-story.html> (дата звернення: 25.10.2023).
11. Ducey Gov Arizona Uber Letter. URL: <https://www.documentcloud.org/documents/4424723-Ducey-Gov-Arizona-Uber-Letter.html> (дата звернення: 25.10.2023).
12. «Preliminary Report Released for Crash Involving Pedestrian, Uber Technologies, Inc., Test Vehicle» (PDF). URL: <https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HWY18MH010-prelim.pdf> (дата звернення: 25.10.2023).
13. Two Years On, A Father Is Still Fighting Tesla Over Autopilot And His Son's Fatal Crash. URL: <https://jalopnik.com/two-years-on-a-father-is-stillfighting-tesla-over-aut-1823189786> (дата звернення: 25.10.2023).

14. «Autonomous cars seen as smarter than human drivers». URL: <https://techcrunch.com/2016/12/22/autonomous-cars-seen-as-smarter-than-human-drivers> (дата звернення: 25.10.2023).
15. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 14.03.2023).
16. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343 (дата звернення: 14.03.2023).
17. Чи готові ми зустріти роботів-кур'єрів? URL: https://www.asterslaw.com/ua/press_center/publications/are_we_ready_to_meet_deliver_robots/ (дата звернення: 25.10.2023).
18. ІТ-право: теорія і практика: навч. посібник / авт. кол.; за ред. Є. О. Харитонova, О. І. Харитоновой. Одеса: Фенікс, 2017. 472 с.
19. European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)). URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=//EP//TEXT+TA+P8-TA20170051+0+DOC+XML+V0//EN> (дата звернення: 25.10.2023).
20. Некит Е. Г. «Умные вещи» как источник повышенной опасности. URL: <http://blog.liga.net/user/%D0%B5nekit/article/29728> (дата звернення: 25.10.2023).
21. Позова Д. Д. Правові аспекти наближення автоматичних пристроїв до здібностей людини. Часопис цивілістики. № 26. С. 79–83.
22. Концепція розвитку штучного інтелекту в Україні. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/pro-shvalennya-koncepciyi-rozvitku-shtuchnogo-intelektu-v-ukrayini-s21220> (дата звернення: 25.10.2023).
23. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення: 14.03.2023).
24. Elon Musk argues unregulated AI may be the ‘biggest risk we face as a civilization.’ – Jul. 17, 2017, 7:21 PM / Business Insider // [Electronic source]. Cit. 12.12.2020. URL: <http://www.businessinsider.com/elon-musk-unregulatedai-may-be-the-biggest-risk-we-face-as-a-civilization-2017-7> (дата звернення: 25.10.2023).
25. Гринчук А. О. Штучний інтелект як об'єкт правового регулювання: поняття, види та ознаки. Журнал східноєвропейського права. 2019. № 70. URL: http://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2019/12/hrynychuk_70.pdf (дата звернення: 15.12.2020).

Медведкіна Анастасія Олександрівна

курсантка 3 курсу факультету превентивної діяльності Харківського національного університету внутрішніх справ, спеціальність «Психологія»

Макарова Олена Павлівна

старший викладач кафедри педагогіки та психології Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат психологічних наук, доцент, майор поліції (науковий керівник)

ПСИХОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ГОТОВНОСТІ ВОДІЇВ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Водії відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки на дорозі, а їх психологічний стан може впливати на їх здатність реагувати на небезпеку та приймати розумні рішення.

Фізичні та психологічні вимоги до водія транспортного засобу визначаються, виходячи з аналізу його діяльності. Під час руху він повинен сприймати великий обсяг інформації про характер і режим руху всіх учасників дорожнього руху, стан проїзної частини, оточуючого середовища, засоби регулювання, стан вузлів і агрегатів транспортного засобу та забезпечити безпечний рух на дорозі. Ці обов'язкові функції водія забезпечуються комплексом психофізіологічних факторів [1].

Динаміку перебігу психологічних процесів визначає темперамент особи, що проявляється в емоційній збудженості та загальній рухливості особи. Розрізняють чотири види темпераменту: сангвінічний, холеричний, флегматичний і меланхолічний, які відображаються на працездатності водія. Сангвініки найбільш позитивно проявляють себе як водії. Це життєрадісні, доброзичливі люди з великою працездатністю. Однак для них характерна риса переоцінювати свої можливості і, як наслідок, приймати запізнні рішення. Для холериків характерний високий рівень емоційного збудження. Виняткова активність при недостатній посидючості та витримці руйнують його якості як водія. За кермом у години пік вони проявляють дратівливість, неоправданий ризик, втрачають самоконтроль. Врівноваженість, спокійність і повільність флегматиків позитивно впливають на роботу, яка не потребує прийняття швидких рішень в умовах дефіциту часу; для них найбільше підходять заміські поїздки, незначна зміна обстановки. Меланхолік найменш придатний для професійної діяльності як водій. Він схильний до проявів емоційної нестійкості та нерішучості, будь-які несприятливі зміни обстановки можуть вивести його з рівноваги, хоча зовнішні прояви відчуттів у них незначні. Чисті темпераменти – явище досить рідкісне, часто зустрічається поєднання окремих рис різних темпераментів, сукупність яких і визначає темперамент [1].

Слід не забувати, що у водіїв можуть виникати виражені в деяких випадках неконтрольовані емоції у зв'язку з його професійною водійською діяльністю. Керування автомобілем є емоційно напруженим видом діяльності. Впевненість водія під час керування транспортним засобом залежить від низки

факторів, у тому числі об'єктивних, таких як: динамічних характеристик транспортного засобу, температури навколишнього повітря, характеру та якості дорожнього покриття, часу доби, пори року та температури. Відомі також такі фактори, що впливають на надійність транспортного засобу: температура, характер дороги та якість дорожнього покриття, час доби, пора року, швидкість, час у дорозі тощо, швидкість, час водіння тощо, Суб'єктивні фактори: вік, стать, стаж керування транспортним засобом, індивідуально-психологічні особливості психічних процесів, станів і проявів характеристик, стан психічного та фізичного здоров'я водія тощо.

Отже, психологічна складова готовності водіїв до керування транспортними засобами є важливою для забезпечення безпеки на дорозі. Успішна психологічна готовність водіїв передбачає вміння контролювати емоції та стрес, уважність та концентрацію, а також передбачення та аналіз ситуацій на дорозі. Завдяки розвитку цих навичок, водії можуть стати більш психологічно стійкими та готовими до керування транспортними засобами.

Список використаних джерел:

1. Психофізіологічні особливості професійної діяльності водія. URL: http://mnvk-rizhavka.at.ua/index/nadijnist_vodija/0-23 (дата звернення: 08.09.2023).

Мельниченко Олександр Іванович

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

РОЗРОБКА СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ ДО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Дотримання безпеки дорожнього руху – це обов'язок не тільки користувачів автомобільних доріг, а й балансоутримувачів мережі, проектувальників, будівельників, підрядних організацій, які утримують дороги в належному стані та органів, що організовують безаварійний дорожній рух та ліквідовують наслідки ДТП [1].

У системі управління безпекою дорожнього руху її компоненти слід розглядати з позиції системного аналізу через взаємодію основних елементів транспортної системи, а не шляхом впровадження окремих превентивних заходів. Це означає, що необхідно розглянути весь спектр заходів, складові інфраструктури, сферу управління дорожнім рухом і швидкістю, стандарти транспортних засобів і обладнання, а також поведінку учасників дорожнього руху (рис. 1).

Системний підхід управління безпекою дорожнього руху розвинувся на основі шведського підходу Vision Zero та концепції стійкої безпеки Нідерландів [2]. Виходячи з досвіду підходу Vision Zero, були розроблені

ключові рекомендації Всесвітнього звіту про запобігання дорожньо-транспортному травматизму, які містять стратегічні ініціативи, необхідні для покращення безпеки дорожнього руху на національному рівні:

1. Визначення провідного державного агентства, яке буде керувати безпекою дорожнього руху на національному рівні.

2. Оцінювання проблеми, політики та потреби в інституційних змінах, пов'язаних з дорожньо-транспортним травматизмом, а також потенціалу щодо його запобігання.

3. Підготовка національної стратегії безпеки дорожнього руху та плану дій (програми).

4. Виділення фінансових та людських ресурсів для вирішення проблеми.

5. Впровадження конкретних заходів щодо запобігання ДТП, мінімізації травматизму та їх наслідків, оцінки впливу цих дій.

6. Підтримка розвитку національного потенціалу та міжнародного співробітництва.



Рисунок 1. Система управління безпекою дорожнього руху

Системний підхід до управління безпекою дорожнього руху визначається двома ключовими етапами:

Етап 1 – виконання аналізу спроможності країни до впровадження рекомендацій 1-4 Всесвітнього звіту про запобігання дорожньо-транспортному травматизму, визначення інвестиційної стратегії та набору проектів з впровадження програмних заходів.

Етап 2 – підготовка та реалізація проектів з управління безпекою дорожнього руху на основі передових практичних рішень, а також створення процедур моніторингу дорожньо-транспортних пригод.

Системний підхід до управління безпекою дорожнього руху базується на розгляді середовища як головного фактору аварій, на відміну від традиційного, який покладає найбільшу відповідальність за безпеку на учасників дорожнього руху. Цей підхід визначає, що учасники дорожнього руху, транспортні засоби та дорожня інфраструктура повинні певним чином взаємодіяти для забезпечення високого рівня безпеки (рис. 1). Таким чином системний підхід до управління безпекою дорожнього руху має включати:

- аналітику впливу людського фактору на виникнення ДТП;
- аналіз дорожніх конструкцій та складу транспортного потоку на предмет безпеки дорожнього руху;
- аналіз врахованих заходів у проектах будівництва та реконструкції доріг;
- дослідження впливу вжитих заходів на стадії експлуатування транспортних споруд;
- аналіз програм заходів щодо активного та постійного вдосконалення безпеки дорожнього руху на дорогах.

Одним з перспективних кроків використання системного аналізу проєктів та програм безпеки дорожнього руху є дослідження так званих «індикаторів ефективності безпеки дорожнього руху» (SPI) – заходів, що відображають ті робочі умови системи дорожнього руху, які впливають на ефективність безпеки [3]. Метою SPI є відображення поточних умов системи безпеки дорожнього руху; вимірювання впливу різних заходів безпеки; порівняння між різними системами дорожнього руху (наприклад, країн, регіонів, дорожніх мереж тощо).

SPI розробляються для певної області безпеки (наприклад, аналізу поведінки користувачів, безпеки транспортних засобів, дорожньої інфраструктури). Вони повинні відображати чинники, які можуть призвести до дорожньо-транспортних пригод/травмування учасників дорожнього руху і характеризувати масштаб виявленої проблеми. Таким чином, SPI можуть слугувати засобами для контролю ефективності впроваджених заходів безпеки, а також дати більш повну картину рівня безпеки дорожнього руху та вказувати на появу проблеми на ранній стадії, перш ніж ці проблеми виявляться у формі нещасних випадків.

Відповідно до цього розробка набору показників SPI для дорожньої інфраструктури спрямована на оцінку загроз безпеці на двох рівнях: рівень дорожньої мережі (дорога повинна бути розташована в потрібному місці з функціональної точки зору) та рівень проєктування доріг (дороги, їх ділянки та елементи повинні бути запроектовані з урахуванням вимог до безпеки дорожнього руху).

На сучасному етапі у світі використовується великий набір показників SPI. Також, слід зазначити, що не існує певного стандартизованого набору показників на світовому або європейському рівнях. В рамках європейського дослідницького проєкту SafetyNet у 2007 році була здійснена спроба запропонувати міжнародну систему аналізу показників безпеки дорожнього руху. Проте, Світовий банк вважає цю роботу ще не завершеною. В Україні у 2017 році було запропоновано набір з 29 показників SPI першого та другого

рівня [4]. Проте, в даний час ці індикатори не знайшли належного використання.

Таким чином, системне планування безпеки – це процес оцінки всієї системи за допомогою обґрунтованого набору критеріїв для визначення кандидатів-програм заходів з інвестуванням у безпеку. Системний підхід до управління безпекою дорожнього руху є додатковою аналітичною технікою, призначеною для доповнення традиційного підходу комплексного управління програмами безпеки. Отже, розробка пропозицій щодо використання системного підходу до управління безпекою дорожнього руху в Україні є питанням актуальним і перспективним, що потребує додаткового наступного дослідження.

Список використаних джерел:

1. American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) (2010), Highway Safety Manual (first edition), Washington, D.C. URL: <https://www.fpp.uni-lj.si/mma/HSM.pdf/2019060611143076/?m=1559812470>
2. World Health Organization. (2023). Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners. World Health Organization. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/pedestrian-safety-a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners>
3. Owen, R., Fosdick, T., Scott, S., & Staton, M. (2022). Developing and Measuring Safety Performance Indicators at Sub-National Level. URL: <https://www.roadsafetyknowledgecentre.org.uk/wp-content/uploads/2022/05/Developing-and-Measuring-Safety-Performance-Indicators-at-Sub-National-Level-Roundtables-Summary-Report-Final.pdf>
4. Індикатори безпеки дорожнього руху для України: пропозиція. (2017). URL: <https://mtu.gov.ua/news/29125.html>

Мисливий Володимир Андрійович

професор кафедри інформаційного, господарського та адміністративного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», доктор юридичних наук, професор

ЧИ МОЖНА ПОЗБАВИТИ ПРАВА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ОСОБУ, ЯКА ЙОГО НЕ МАЄ?

Мобільність дорожнього руху в сучасному суспільстві важко переоцінити, адже транспорт, у тому числі й автомобільний, забезпечує цивілізаційні зв'язки всього світу, що, безумовно, пов'язує питання його безпеки з багатьма сферами життєдіяльності суспільства і, зокрема, правовим середовищем.

Однією із багатьох галузей сучасного права, які мають відношення до безпеки дорожнього руху, є кримінальне право, яке передбачає кримінальну

відповідальність за суспільно небезпечні делікти у цій сфері. Важливим інструментом кримінального права в цьому відношенні виступає покарання з певною системою його видів, перелік яких містить стаття 51 Кримінального кодексу України (далі – КК України) [1], серед яких суди часто використовують такий вид покарання, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, що регламентує ст. 55 КК України.

Указана норма передбачає, що позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю може бути призначене як основне покарання на строк від 2-х до 5-ти років або як додаткове покарання на строк від 1-го до 3-х років. При цьому позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до 10-ти років.

На поширення цього виду покарання в якості основного та додаткового покарання вказує той факт, що статистично воно 273 рази зустрічається у санкціях Особливої частини КК України, включаючи словосполучення «з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю...». Разом з цим, певною особливістю в кримінальному законі відрізняються норми з дещо іншим формулюванням цього виду покарання, а саме такі, що містяться у санкціях кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зокрема в статтях 286 і 286-1 КК України як «позбавлення права керувати транспортними засобами». Таке особливе визначення законодавцем цього виду покарання суперечить його формулюванню в ст. 51 КК України, адже вона такого виду покарання, як «позбавлення права керувати транспортними засобами», не передбачає. Однак не будемо в цьому дорікати законодавцю, виходячи з того, що, можливо, він тим самим намагався наголосити на спеціальній особливій спрямованості вказаного виду покарання у сфері безпеки дорожнього руху.

Водночас зауважимо, що внаслідок такого підходу законодавець, відступаючи від положень Загальної частини КК України стосовно формулювання даного покарання, створив певну колізію його складових, не згадавши про можливість «позбавлення права обіймати певні посади» суб'єктів цих кримінальних правопорушень, професійна діяльність яких пов'язана зі сферою безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Інше проблемне питання, що стосується цього виду покарання, пов'язане із його застосуванням в судовій практиці. Вітчизняна теорія кримінального права і судова практика протягом багатьох десятиліть вважали аксіомою положення, що додаткове покарання у виді позбавлення права керування транспортними засобами не призначається засудженому, який не має права керувати транспортними засобами. На це неодноразово вказував Верховний Суд і, зокрема, звернув увагу при розгляді чергової справи, в якій за вироком місцевого суду водія було засуджено за ч. 3 ст. 286 КК до покарання у виді позбавлення волі на строк 4 роки з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк 3 роки, з чим погодився апеляційний суд. Верховний Суд колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду змінив вирок місцевого суду та ухвалу апеляційного суду, виключивши вказівку про призначення засудженому додаткового покарання у

виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк 3 роки та відзначив, що згідно з правозастосовною практикою позбавлення права керувати транспортними засобами суд не вправі призначити як додаткове покарання особі, яка не має права керувати транспортними засобами. При цьому, як убачається з матеріалів кримінального провадження, суд відзначив, що засуджений не отримував посвідчення водія на право керування транспортними засобами відповідної категорії згідно зі ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» [2] та п. 2 «Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами», затвердженого постановою КМУ від 08.05.1993 р. № 340 [3]. Отже, Верховний Суд констатував, що призначення судом першої інстанції засудженому додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк 3 роки є помилковим та підлягає виключенню із судових рішень [4].

Натомість, всупереч цій усталеній позиції судової практики цей же Верховний Суд у постанові об'єднаної палати Касаційного кримінального суду у вересні 2023 року при розгляді іншого подібного кримінального правопорушення приходить до абсолютно протилежного висновку: «суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами особі, визнаній винуватою в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України) або в цьому ж порушенні, вчиненому в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК України), незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане в передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами».

У цьому кримінальному провадженні засуджений, не маючи посвідчення водія та керуючи автомобілем, порушив Правила дорожнього руху та наїхав на потерпілу, яка внаслідок дорожньо-транспортної пригоди отримала тяжкі тілесні ушкодження, від яких померла. Місцевий суд призначив йому покарання у виді позбавлення волі на строк 4 роки без позбавлення права керувати транспортними засобами. Апеляційний суд залишив цей вирок без змін.

Об'єднана палата Касаційного кримінального суду Верховного Суду скасувала ухвалу апеляційного суду і призначила новий розгляд у суді апеляційної інстанції, вказавши, що призначене засудженому покарання без додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами не відповідає загальним засадам призначення покарання, принципам законності, справедливості, обґрунтованості та індивідуалізації покарання. Судді зробили висновок, що особі, яку визнано винуватою у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого відповідною частиною статей 286, 286-1 КК України, суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане у передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами [5].

Звичайно, Верховний Суд як найвища інстанція системи правосуддя відповідно до свого статусу компетентна формувати відповідні правові висновки, переглядати та відмовлятися від них, але підставою для цього, у першу чергу, має бути закон про кримінальну відповідальність, який на сьогодні передбачає позбавлення особи права керувати транспортними засобами за умов визнання судом за неможливе збереження за нею права займатися певною діяльністю. Отже, на наш погляд, позбавлення права керування транспортними засобами повинно передбачати принаймні дві важливі умови: по-перше, особа має володіти на момент вчинення кримінального правопорушення правом керування транспортним засобом; по-друге, кримінальне правопорушення має бути вчинене особою у зв'язку із зловживанням вказаним правом.

Таким чином, правова позиція Верховного Суду щодо позбавлення права керування транспортним засобом особи, яка на момент вчинення кримінального правопорушення такого права не мала, вдається необґрунтованою, у всякому разі вона не заснована на законі про кримінальну відповідальність.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353- XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
3. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 р. № 340 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 511). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>.
4. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 січня 2019 року у справі № 708/40/18 (провадження № 51-7569 км 18). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420>.
5. Постанова Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04 вересня 2023 року у справі № 702/301/20 (провадження № 51-944кмо23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113396675>.

Науменко Владислав Вікторович

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

ЗАСТОСУВАННЯ ВИМОГ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ, ЩО ВИКЛИКАЮТЬ РІЗНЕ ТЛУМАЧЕННЯ, ПРИ ПРОЇЗДІ НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ

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

Однією з нагальних проблем причин ДТП є наїзд водіями на пішоходів, при перетині ними пішохідних переходів.

На нерегульованих переходах пішохід має однозначну перевагу у русі, оскільки згідно п. 18.1 ПДР [1] зазначає, що: «водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека».

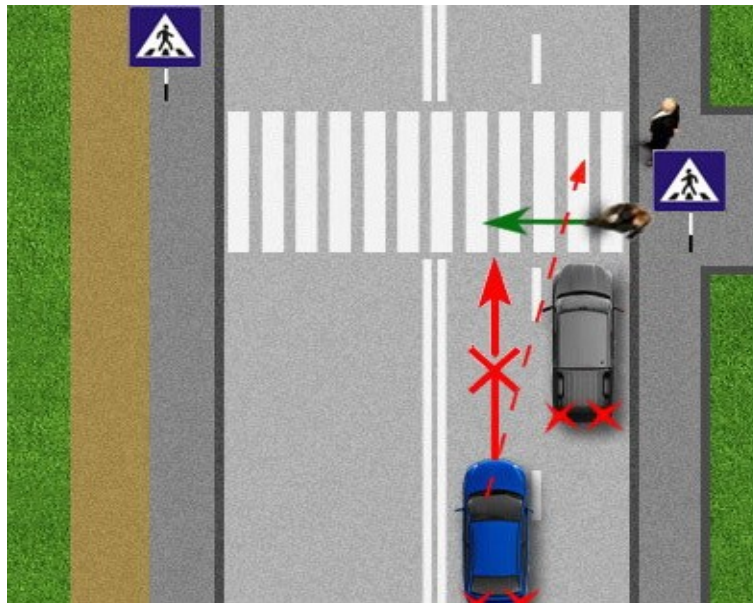
На пішохідних переходах через проїзні частини, що мають більше однієї смуги руху в одному напрямку може виникнути ситуація, коли водій, що під’їждить до переходу не бачить пішоходів, які знаходяться на ньому в межах сусідніх смуг руху, через транспортні засоби (далі – ТЗ), що рухаються цими смугами.

Для відвернення аварійної ситуації в цьому випадку – наявний пункт 18.4 ПДР [1], в якому йдеться «якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека».

Автори нормативного документу, очевидно, вважали, що сигналом водієві про наявність пішоходів, яких він поки що не бачить за транспортними засобами, що рухаються сусідніми смугами, слугуватиме зменшення швидкості водіями цих транспортних засобів. Проте, відповідно до п. 18.1 ПДР [1], водії транспортних засобів, що рухаються сусідніми смугами, вживатимуть якихось заходів коли вважатимуть, що пішоходи створюють перешкоду для них, а не для водія сусідньої смуги. Така ситуація характерна для порівняно нешвидких транспортних засобів громадського користування (автобусів та тролейбусів), що, рухаючись правою крайньою смугою з невисокою швидкістю, повністю закривають огляд для водіїв, що знаходяться на сусідніх смугах лівіше.

В свою чергу пішоходам відповідно до п. 4.14 [1], забороняється виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху.

Таким чином, пішохід оцінює ситуацію, знаходячись на тротуарі, а отже може не побачити транспортний засіб, що наближається не по правій смузі, особливо якщо по правій буде рухатися автобус чи тролейбус, які мають великі габаритні розміри.



Зображення 1. Проїзд нерегульованого пішохідного переходу через проїзні частини, що мають більше однієї смуги руху в одному напрямку

В такій дорожній ситуації, для забезпечення безпеки дорожнього руху, водій ТЗ, який наближається до нерегульованого пішохідного переходу в умовах обмеженої оглядовості, повинен оцінити обстановку на пішохідному переході в його межах, з особливою увагою на зону пішохідного переходу, яка не проглядається. Також дуже важливо переконавшись в тому, що ніхто не підходить або не підбігає до пішохідного переходу. Якщо ж попереду рухається автомобіль, який почав сповільнюватися перед пішохідним переходом, то однозначно водію, який рухається за ним у попутному напрямку по сусіднім смугам, потрібно знижувати швидкість, і ні в якому разі не випереджати його.

Також, як зазначено у п. 18.4 [1] продовжити (відновити) рух водіям транспортних засобів можна лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

В даному випадку між водіями ТЗ та пішоходами, що рухаються по пішохідному переходу дуже часто виникають аварійні ситуації, характерною рисою яких є намагання водіїв проїхати пішохідний перехід перед пішоходами, які ще, на думку водіїв не досягли їхньої смуги руху, а отже вони (водії) не створювали перешкоди або небезпеки для руху пішоходів. На жаль, перша думка у багатьох водіїв саме про те, як «проскочити», а не «як поступитися». І це видно по реакції водіїв, що наближаються до пішохідного переходу. Але з точки зору безпеки руху, першочергове завдання водія, який наближається до пішохідного переходу, думати насамперед про те, як забезпечити безпеку пішоходів, які можуть рухатися по ньому, та мають перевагу у русі. Коли стає

ясно, що безпеці пішоходів ніщо не загрожує, от тоді, в другу чергу, і можна прикинути: а чи можна проїхати пішохідний перехід, по якому йдуть люди?

Зважаючи на зазначене пропонується п. 18.4 ПДР України викласти в такій редакції:

«Заїздити на нерегульований пішохідний перехід, на дорогах, які мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку, водієві дозволяється тільки переконавшись, що на переході в межах смуги його руху та сусідніх смуг немає пішоходів.

У разі зменшення швидкості руху або зупинки транспортного засобу перед нерегульованим пішохідним переходом, водіям інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах попутного напрямку забороняється випередження таких ТЗ, та повинні знизити швидкість, а за потребою зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам».

Такий виклад, виключить ситуації, подібні до описаної вище, коли водій об'єктивно не може до настання аварійної ситуації визначити, що його автомобіль становить перешкоду або небезпеку для руху пішоходів, які перебувають в межах сусідніх смуг.

Отже, введення до нормативних актів у сфері безпеки дорожнього руху пропонованих змін і доповнень, дозволить знизити дорожню аварійність та дозволить більш об'єктивно визначати вину учасників дорожнього руху у випадку скоєння ДТП.

Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Зі змінами. Дніпро : Моноліт, 2023. 68 с.

Нестерцова-Собакарь Олександра Володимирівна

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

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ

Вирішальну роль у становленні та розвитку транспорту, модернізації та диверсифікації системи транспортних комунікацій, відіграє активна політика держави. Взаємозв'язок між темпами соціально-економічного розвитку країни та прогресом транспорту був усвідомлений давно, тому державна влада хоч і по-різному і з різною активністю, проте намагається брати участь у функціонуванні даної сфери, тим більше, що інтереси тут мають і цілком конкретне господарське, соціальне та оборонне значення. В даний час, у зв'язку з тим, що транспортний компонент, окрім іншого, набув ще й ключового значення для процесу глобалізації, а отже, і для перспектив входження кожної конкретної країни до глобального економічного, політичного, інформаційного,

соціокультурного та іншого простору, проблеми пошуку оптимальних форм участі держави у роботі транспорту та інших засобів комунікації стали особливо актуальними. І хоча більшість країн, як правило, йде шляхом приватизації, роздержавлення транспортної сфери, її перетворення на систему вертикальних і горизонтальних зв'язків, водночас, ці зв'язки інтегровано ув'язуються в єдиний континіум управління, вирішальну роль у якому відіграє держава в особі профільних інституцій.

Необхідність державного регулювання транспортної діяльності у поєднанні з ринковими механізмами саморегулювання виходить із самої специфіки галузі як однієї з найважливіших інфраструктурних складових економіки країни. Транспорт забезпечує не тільки переміщення вантажів та перевезення пасажирів, а й служить каталізатором для промислового зростання виступає стимулятором розвитку економіки. Обсяги транспортних послуг багато в чому визначаються станом економіки країни. Поряд із географічним розташуванням та природними ресурсами інфраструктурні можливості транспортної системи визначають конкурентні переваги країни. Завдяки транспорту відбувається структуризація ринкової економіки, формується єдиний економічний простір. В умовах зростання конкуренції жодна країна світу, не маючи сильних позицій у транспортній сфері, не здатна контролювати ризики власної економіки.

Регулювання ринку транспортних послуг передбачає поєднання економічних та адміністративних методів на роботу транспорту, здійснення регулювання як у довгостроковій перспективі, і у режимі оперативних дій. Прямі (адміністративні) методи державного втручання засновані на силі державної влади та при цьому пов'язані з використанням допоміжних матеріальних стимулів. Непрямі (економічні) методи засновані на ринкових важелях та впливають на економічний інтерес кожного суб'єкта господарської діяльності. Сфера застосування непрямого регулювання мірою розвитку ринкової економіки значно розширюється, при цьому звужуються можливості прямого державного втручання. Під впливом технічного прогресу та структурних зрушень в економіці ринку транспортних послуг змінюються принципи та методи регулювання, змінюється ефективність використовуваних методів.

Державне регулювання розвитку транспортних комунікацій забезпечується за допомогою адміністративних та економічних методів, при цьому перші повинні забезпечувати регулювання діяльності природних монополій, доступу власників транспортних засобів, а також експедиторів і перевізників до професійної діяльності з використанням механізмів ліцензування або декларування (повідомлення про зобов'язання учасника ринку). Їх вплив на процеси підвищення ефективності функціонування транспортної галузі в умовах ринкової економіки поступово скорочується та змінюються їх зміст і задачі. Водночас до економічних методів формування конкурентного ринку транспортних послуг вчені відносять механізми податкової, тарифної та інвестиційної політики, які в сукупності стимулюють конкурентоздатність транспортних послуг в сфері вантажних і пасажирських

перевезень [1].

На сьогодні можна спостерігати тенденцію поєднання не тільки адміністративних, але й разом з ними економічних методів впливу на роботу транспорту, здійснення регулювання як в довгостроковій перспективі, так і в режимі оперативного впливу на транспортні та тісно пов'язані із ними правовідносини.

Якщо перші методи встановлюються державою в імперативному порядку подальшого виконання усіма учасниками транспортного процесу, то друга група методів передбачає диспозитивний характер застосування з урахуванням особливостей функціонування транспортного ринку, діяльності суб'єктів перевізного процесу, особливостей надання транспортних послуг тощо.

За визначенням британських дослідників, зважаючи на високу специфічність транспортної сфери діяльності, метод транспортного права, (незважаючи на свій комплексний характер) має низку характерних ознак: поєднання державного контролю та нагляду за діяльністю транспорту з договірним характером надання транспортних послуг і робіт; забезпечення вільного недискримінаційного доступу клієнтів до отримання транспортних послуг і робіт; тарифна система регулювання економічних взаємовідносин транспортних організацій і клієнтів; специфічний характер цивільно-правової відповідальності суб'єктів транспортної діяльності; наявність досудового порядку врегулювання спорів; особливий правовий статус суб'єктів транспортної діяльності (безпосередньо перевізників, що зумовлено залученням транспортних організацій у заходи військово-мобілізаційного характеру) [2].

Характерними передумовами активного втручання державних інституцій в роботу транспортного сектору та забезпечення ефективного управління багатьма комунікаційними процесами можна вважати й те, що: транспорт в якості базової сфери національної економіки відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку всіх її сфер і має стратегічне значення в подоланні територіальної роз'єднаності і забезпеченні єдності економічного простору в країні; держава несе відповідальність за стан безпеки функціонування транспорту, а також за гарантоване забезпечення свободи пересування громадян і руху товару в рамках єдиного економічного простору в країні; функціонування і розвиток транспортної сфери забезпечуються на основі оптимального поєднання державного регулювання і ринкових принципів саморегулювання; випереджувальний розвиток і модернізація транспортної інфраструктури є необхідною умовою і важливим фактором соціально-економічного розвитку країни та зміцнення її конкурентоспроможності; підвищення рівня безпеки на транспорті є загальнонаціональним пріоритетом при вирішенні задач в області розвитку і функціонування транспортної системи; транспорт є важливим елементом підтримки високого рівня обороноздатності і зміцнення безпеки країни [3, с. 264-265].

Таким чином, очевидна необхідність державного регулювання розвитку транспортного сектору країни та відповідних транспортних комунікацій передбачає вжиття заходів реформування державного управління шляхом створення прозорої системи врядування, професійної державної служби,

удосконалення інституційної складової транспортного сектору, докорінне вдосконалення системи взаємодії всіх видів транспорту в рамках єдиної національної транспортної політики; впровадження у діяльність Міністерства інфраструктури України системи стратегічного довгострокового прогнозування та планування транспортної галузі через ведення транспортно-економічного балансу країни; реформування системи освіти, підготовки та перепідготовки кадрів для транспортної галузі; кардинального вдосконалення системи тарифоутворення для пасажирських перевезень усіма видами транспорту; стимулювання постійного оновлення рухомого складу на всіх видах транспорту, які здійснюють пасажирські перевезення; забезпечення умов для транспортної мобільності населення через стимулювання розвитку швидкісних та високошвидкісних залізничних пасажирських перевезень, розширення авіаційних сполучень у країні та вдосконалення аеропортової інфраструктури; формування та контролю реалізації мінімальних соціальних транспортних стандартів.

Список використаних джерел:

1. Матійко С. А. Структурно-функціональний аналіз методів державного регулювання транспортної системи. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 8. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_8_4

2. Єсімов С. С. Окремі аспекти адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у транспортній сфері / С. С. Єсімов, Х. А. Висоцька. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Юридичні науки*. 2014. № 801. С. 29-34. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2014_801_8

3. Бойко А. В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: дис. ... докт. юрид. наук / спец. 12.00.07. К., 2021. 481 с.

Пастух Ігор Дмитрович

завідувач кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент

ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПРИ МАЛОЗНАЧНОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРОСТУПКУ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Гуманізація національного законодавства про юридичну відповідальність є невід'ємним елементом розвитку України як соціальної правової держави. Одним із її проявів являється закріплена у законодавстві про адміністративні правопорушення (ст. 22 КУпАП [1]) можливість звільнення особи від адміністративної відповідальності при малозначності правопорушення. Практика діяльності суб'єктів, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення, свідчить про значний обсяг випадків

застосування положень ст. 22 КУпАП при закритті відповідного провадження у різних за своєю суспільною шкідливістю адміністративних правопорушеннях, незважаючи на те, що зміст розглядуваної статті не містить жодних ознак, відповідно до яких те чи інше протиправне діяння слід визнавати малозначним, що розширює можливості реалізації дискреційних повноважень суб'єкта, уповноваженого розглядати справу. Така ситуація, перш за все, виникла і має місце внаслідок відсутності законодавчо закріплених ознак малозначності адміністративного проступку, остаточно вони не сформовані у науці адміністративно-деліктного права та в правозастосовній діяльності. Все це свідчить про те, що розглядувана процедура звільнення від адміністративної відповідальності є недосконалою і потребує додаткового обґрунтування та удосконалення. Крім цього, Внесені зміни до ст. 22 КУпАП у деяких випадках не узгоджуються з іншими нормами Кодексу, зокрема, в частині можливості застосування малозначності щодо правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

У ст. 22 КУпАП закріплене право органу (посадової особи), уповноваженого вирішувати справу про адміністративного звільнити правопорушника від адміністративної відповідальності і обмежитись усним зауваженням, якщо вчинений ним проступок є малозначним. Як видно із цього положення, конкретні критерії віднесення того чи іншого адміністративного проступку до малозначних відсутні, єдине обмеження щодо застосування цієї підстави для звільнення є вичерпний перелік випадків, коли його заборонено використовувати: проступки, передбачені ч. 4 ст. 121, ч. 5 ст. 122, ст.ст. 122-2, 122-4, ч. 3 ст. 123, ч.ч. 2-5 ст. 126, ст.ст. 130 та 161-1 КУпАП. Зазначений перелік статей видається дивним оскільки охоплює проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, крім останнього, пов'язаного із порушенням правил торгівлі паливом. Усе це свідчить, по-перше, про відсутність єдиного підходу до того, щодо яких саме проступків недоцільно застосовувати звільнення осіб, які їх вчинили, по-друге, порушення принципу правової визначеності при формулюванні цієї норми в КУпАП.

Тлумачення малозначності можна знайти в нормативних документах. Так, у листі Міністерства юстиції України від 06.03.2018 № 8887/4408-33-18/11.2.2 зазначено, що чинними нормами КУпАП не визначається поняття малозначності вчиненого правопорушення та виключного переліку діянь, які можуть вважатися малозначними. Орган (посадова особа), уповноважений розглядати справи про адміністративні правопорушення, звільняє правопорушника від адміністративної відповідальності в кожному випадку окремо, зважаючи на характер вчинюваного діяння та обставини справи [2]. Більш конкретний підхід до цього питання демонструють податкові органи, які рекомендують кваліфікувати правопорушення як малозначне, якщо сума боргу (недоїмки) з ЄСВ, яка є предметом об'єкта складу правопорушення, не перевищує 10 гривень [3]. Вважаю, що підстави для звільнення від адміністративної відповідальності за малозначністю проступку мають бути визначені законодавчо, зокрема, шляхом закріплення критеріїв, коли воно не може бути застосовано: 1) адміністративні проступки, за вчинення яких у якості

адміністративних стягнень передбачені усі їх види крім попередження та штрафу, розмір останнього також доцільно встановити на рівні до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 2) якщо звільненню від відповідальності за проступок на цій підставі заперечує потерпілий від його вчинення; 3) якщо особу протягом останнього року вже звільняли від відповідальності за малозначністю вчиненого проступку.

Окремо слід зупинитись на можливості звільнення від адміністративної відповідальності за малозначністю проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Як зазначалось вище, ст. 22 КУпАП містить перелік деяких з них, за які розглядуване звільнення від відповідальності заборонено. А як щодо інших проступків цієї сфери? Щодо цього питання у КУпАП є цікава норма, яка по суті забороняє таке звільнення за будь-які проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Як правило, підставами визнання малозначності проступку можуть бути його вид, характеристика особи, яка його вчинила, ступінь його вини, майновий стан, та інші пом'якшуючі та обтяжуючі відповідальність обставини. Відповідно до положень ч. 2 ст. 33 КУпАП, яка визначає загальні правила накладення адміністративного стягнення за правопорушення, при накладенні стягнення «за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі» ці обставини не враховуються. Це означає, що наявна практика звільнення від адміністративної відповідальності за подібні проступки порушує діюче законодавство. У цій ситуації можна визначити технічну помилку законодавця, що призводить до унеможливлення застосування розглядуваного інституту. Звісно у цій нормі ст. 33 КУпАП мова має йти не про всі правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а лише ті, що зафіксовані в автоматичному режимі. Саме під час розгляду та вирішення справ стосовно останніх неможливо забезпечити загальні правила накладення адміністративних стягнень, оскільки усі вони розглядаються без присутності власника транспортного засобу за спеціальною процедурою, передбаченою ст. 279-2 КУпАП. Таким чином, ч. 2 ст. 33 КУпАП слід викласти у такій редакції: «При накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі...».

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (дата звернення: 30.10.2022 р.).
2. Щодо надання роз'яснення поняття малозначності вчиненого правопорушення : Лист Міністерства юстиції України від 06.03.2018 р. № 8887/4408-33-18/11.2.2. URL: <https://zakon.help/article/shchodo-nadannya-rozlyasnennya-ponyattya-maloznachnosti/> (дата звернення: 30.10.2022).

3. Про надання роз'яснень : Лист Державної фіскальної служби України від 11.09.2015 № 33814/7/99-99-17-03-01-17. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v3814872-15#Text>

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНІ СТАТТЕЮ 130 КОДЕКСУ УКРАЇНИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ

Відповідно до ст. 129 Конституції України однією з основних засад судочинства є змагальність сторін та свобода в наданні ними суду своїх доказів і у доведенні перед судом їх переконливості [1]. Ця норма цілком відповідає пункту 1 статті 6 Європейської конвенції з прав людини, в якій зазначається, що кожен має право на справедливий і публічний розгляд його справи незалежним і безстороннім судом [2]. Порушення цієї норми призводить до скасування рішень українських судів на міжнародному рівні. Зокрема, Рішенням Європейського суду з прав людини у справі «Бантиш та інші проти України» (Заява № 13063/18 та 3 інші заяви) від 06.10.2022 року Суд визнав порушення державою Україна пункту 1 статті 6 Конвенції у зв'язку з небезсторонністю суду з огляду на відсутність сторони обвинувачення під час провадження у справі про адміністративне правопорушення [3].

Таке відбувається лише тому, що адміністративно-деліктному законодавству України не властива змагальність, адже у справах немає сторони обвинувачення, яка би мала доводити перед судом обґрунтованість складеного протоколу.

Відповідно до статті 245 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) завданням провадження в справах про адміністративні правопорушення є своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування 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, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі додержання законів, зміцнення законності [4]. Розгляд справи про адміністративне правопорушення здійснюється на засадах рівності перед законом і органом (посадовою особою), який розглядає справу, всіх громадян незалежно від раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, мови та інших обставин

(стаття 248 КУпАП) [4]. Тобто, про такий принцип, як змагальність сторін, під час судового розгляду справи, у чинному КУпАП мова взагалі не йде.

Спробували вирішити цю проблему суб'єкти законодавчої ініціативи у проєкті Закону України «Про внесення змін до частини другої статті 250 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо обов'язкової участі прокурора у розгляді судом справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення» від 05.09.2023 року № 10002 [5].

Проєктом передбачається у частині другій статті 250 КУпАП доповнити перелік статей, у яких при провадженні у справах про адміністративні правопорушення участь прокурора у розгляді справи судом є обов'язковою, статтею 130 КУпАП [5].

Однак, такі зміни статті 250 КУпАП жодним чином не вплинуть на ситуацію, адже не передбачають доповнення саме функцією державного обвинувачення з боку прокурора під час розгляду справ про адміністративні правопорушення. Крім того, відповідно до статті 22 Закону України «Про прокуратуру» покладення функції державного обвинувачення на прокурора можливо лише щодо кримінальних правопорушень [6].

Слід зауважити, що за даними Національної поліції України лише протягом 2022 року за правопорушення, передбачені статтею 130 КУпАП поліцейськими було складено 133 870 протоколів [7]. Участь прокурора у кожній такій справі суттєво підвищить навантаження на органи прокуратури, спонукає до збільшення кількості прокурорів та як наслідок – спричинить підвищення видатків із державного бюджету України.

Враховуючи все вищезазначене, доцільно все ж таки статтю 250 КУпАП «Прокурорський нагляд за виконанням законів при провадженні в справах про адміністративні правопорушення» залишити у чинній редакції, а для забезпечення принципів справедливості, об'єктивності, неупередженості та змагальності сторін під час судового розгляду справи необхідно надати можливість особі, яка склала протокол про адміністративне правопорушення, брати участь у її розгляді. Зважаючи, що нормами КУпАП визначено суб'єктами, які мають право складати протокол про адміністративне правопорушення не лише представників органів державної влади, а й місцевого самоврядування, громадських організацій тощо та враховуючи, що вказані особи здійснюють свої функції на початковій стадії притягнення до юридичної відповідальності, але не усі вони є представниками органів державної влади, доцільно надати цим особам загальне визначення – суб'єкти владних повноважень.

Суб'єкт владних повноважень як учасник провадження у справах про адміністративні правопорушення повинен мати певні права та обов'язки, регламентовані окремою статтею КУпАП, а також можливість оскарження ним постанови по справі про адміністративне правопорушення відповідно до статті 287 КУпАП «Право оскарження постанови по справі про адміністративне правопорушення» [4].

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 року № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.10.2023).
2. Європейська конвенція з прав людини : Конвенція, Міжнародний документ від 04.11.1950 року. Дата оновлення: 01.08.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 04.10.2023).
3. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Бантиш та інші проти України» (Заява № 13063/18 та 3 інші заяви) від 06.10.2022 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_i08#Text.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X. Дата оновлення: 20.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 04.10.2023).
5. Про внесення змін до частини другої статті 250 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо обов'язкової участі прокурора у розгляді судом справ про адміністративні правопорушення, передбачених статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення : Проект Закону України від 05.09.2023 року № 10002. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42713>
6. Про прокуратуру : Закон України від 14.10.2014 року № 1697-VII. Дата оновлення: 09.07.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1697-18#Text> (дата звернення 04.10.2023).
7. Відповідь Департаменту інформаційно-аналітичної підтримки Національної поліції України від 30.08.2023 року № 211зі/27/01/2-2023 на запит щодо кількості оформлених адміністративних матеріалів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поліцейськими територіальних підрозділів Національної поліції України у 2022-2023 роках.

Приходько Аліна Олександрівна

студентка 2 курсу факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

Веселов Микола Юрійович

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

ОРГАНІЗАЦІЯ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

Як ми знаємо, транспорт є однією з найважливіших галузей народного господарства. Він перевозить великі обсяги вантажів і пасажирів та обслуговує як виробничі, так і побутові потреби суспільства. Водночас транспорт є

причиною катастроф, аварій та інцидентів, які призводять до численних жертв і значних матеріальних збитків. Погіршення стану безпеки на транспорті та збільшення кількості транспортних засобів, що експлуатуються, призвели до зростання кількості небезпечних подій та надзвичайних ситуацій, які потребують залучення оперативних служб для реагування на них. У цій роботі хочеться розкрити більш детально завдання організації аварійно-рятувальних робіт при дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП).

Основним завданням цих служб є порятунок людей, і це завдання забезпечується професіоналізмом рятувальників. Оперативність, чітка система управління силами і засобами, знання джерел небезпеки та їхня ліквідація або локалізація – запорука успіху рятувальних операцій. На жаль, реагування аварійно-рятувальних формувань цивільної оборони на дорожньо-транспортні пригоди не завжди призводить до порятунку людей. Аварійно-рятувальні формування не забезпечені інформацією про всі типи транспортних засобів і не мають достатніх технічних можливостей для оперативного отримання інформації про них.

Статистика показує, що більшість жертв серед техногенних надзвичайних ситуацій стається внаслідок аварій і катастроф на автомобільному транспорті. Вони є найчастішими подіями не тільки в Україні, а й у всьому світі. Порятунок постраждалих в аваріях і катастрофах, надання першої медичної допомоги та ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій багато в чому залежать від організації та проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт [1].

Так, порівняно з країнами Європейського Союзу Україна має один із найбільших рівнів травматизму та загибелі внаслідок дорожньо-транспортних пригод. За даними Європейської економічної комісії ООН, в 2009 р. в Україні відбулося 37049 ДТП із потерпілими, в яких загинуло 5348 осіб (0,1 у розрахунку на 1 ДТП), тоді як, наприклад, у Німеччині рівень загибелі на одне ДТП у десять разів нижче [2].

Під час організації аварійно-рятувальних робіт з ліквідації наслідків ДТП або катастрофи необхідно враховувати такі особливості:

а) аварії та катастрофи, як правило, відбуваються раптово і, в більшості випадків, під час руху високошвидкісного транспорту. Це часто призводить до серйозних травм, шоку та загибелі пасажирів і пішоходів;

б) затримки в отриманні достовірної інформації про подію призводять до затримки надання допомоги та збільшення кількості постраждалих (зокрема через неадекватні прийоми надання першої допомоги постраждалим і перехожим);

в) спеціального обладнання: відсутність необхідних засобів пожежогасіння; проблеми з організацією ефективної евакуації з аварійних автомобілів на ранніх етапах операції

Рятувальники зобов'язані активно, самовіддано і наполегливо діяти для ліквідації наслідків ДТП. Вони повинні брати активну участь в аварійно-рятувальних роботах, вживати всіх необхідних для порятунку заходів і

надавати екстрену медичну та іншу допомогу. Уникати зайвої небезпеки та виконувати вимоги відповідних статутів і нормативних актів, що стосуються аварійно-рятувальних робіт. Утримувати в справному стані довірені засоби індивідуального захисту, засоби групового захисту та засоби ліквідації наслідків ДТП [3].

Оскільки рівень підготовки та розуміння медичних аспектів рятувальних операцій у різних країнах сильно різниться, неможливо виробити єдині правила, методи та обладнання. Проте в усьому світі залишається незмінним одне – людський організм його реакція на різноманітні травми, отримані в ДТП. Рятувальники повинні мати базове уявлення про медичні аспекти надання допомоги постраждалим у ДТП. Дихання і гемостаз – два основні компоненти порятунку життя. Це особливо важливо, коли професійні рятувальники перебувають на місці аварії самі, а парамедики або інші медичні працівники ще не прибули. У більшості країн за медичні аспекти аварійно-рятувальних робіт відповідають парамедики. Такий міжвідомчий підхід означає, що на місці аварії працюють дві команди – технічна та медична. Для того, щоб повністю зосередитися на потерпілому, такий підхід вимагає високого ступеня попереднього планування, і кожна команда має пройти спільну підготовку. Таким чином, вони зможуть повністю зрозуміти можливості та вимоги один одного, ухвалювати клінічні рішення на основі технічних вимог і навпаки [1].

Як уже зазначалося раніше, неможливо детально визначити, як рятувальники мають поводитися з постраждалими в автомобілі під час рятувальної операції, тому в різних країнах світу можуть використовуватися дещо відмінні підходи та методи поводження з постраждалими на місці аварії. Так саме у різних країнах світу відповідні фахівці мають різний рівень підготовки, оснащення та навичок, через що, вивчаючи досвід цих держав з питань рятування постраждалих у ДТП, можна лише рекомендувати деякі типові медичні рішення, які можуть допомогти під час розроблення планів рятувальних робіт:

а) негайне розпізнавання небезпечних для життя і критичних за часом травм і використання цієї інформації для визначення пріоритетів і розроблення ефективного плану порятунку;

б) виконувати основні критичні для життя види медичного втручання, які будуть підтримувати життя потерпілого до прибуття медичних фахівців, а потім забезпечити якісну передачу інформації;

в) повинен підтримуватися зв'язок між медиком і аварійно-рятувальним відділенням, і інформація повинна постійно оновлюватися. Інформація про зміну стану потерпілого повинна передаватися негайно;

г) якщо це можливо, відповідальний за рятувальну операцію має визначити остаточний маршрут евакуації з автомобіля – головою вперед. Так буде легше надавати допомогу шийному відділу хребта. Однак слід пам'ятати, що це не завжди можливо і керівник аварійно-рятувальних робіт повинен (після отримання інформації від лікарів) вирішити, який шлях рятування найбільше підходить потерпілому [4].

Отже, можна зробити висновок, що створення організаційних, тактичних і технічних умов для забезпечення захисту рятувальників і постраждалих є пріоритетним завданням рятувальних операцій. Цей процес вимагає радикальних змін у технічному забезпеченні та супутніх змін у тактиці. При ліквідації надзвичайної ситуації, пов'язаної з ДТП, на аварійно-рятувальні підрозділи покладаються завдання з рятування постраждалих та усунення загрози вторинних факторів ураження. Рятувальники повинні виявляти проблеми, які змушують їх довше затримуватися на місці аварії, і намагатися усунути такі затримки через навчання і тренування. Обов'язковою умовою для осіб відповідних рятувальних служб є володіння, як мінімум, базовими знаннями щодо медичних аспекти порятунку постраждалих у ДТП, надання їм невідкладної медичної допомоги. Ці базові знання допоможуть швидше і правильніше обирати метод порятунку і найкращим чином задовольнити медичні потреби потерпілого.

Список використаних джерел:

1. Ратушний Р. М., Лоїк В. Б., Синельников О. Д., Ковальчук В. М. Організація аварійно-рятувальних робіт: навчальний посібник. Львів: Вид-во ЛДУ БЖД, 2020. 394 с.
2. Transport Statistics Infocard. Ukraine. *United Nations Economic Commission for Europe*. URL: <https://stats.unece.org/infocard/en/804/> (дата звернення: 28.10.2023).
3. Про затвердження Статуту дій у надзвичайних ситуаціях органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту та Статуту дій органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби : Наказ МВС України від 26.04.2018 р. № 340 URL: <https://zakondada.anda.laws/show/z0801-18#Text> (дата звернення 28.10.2023).
4. Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VI. Дата оновлення: 30.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text> (дата звернення: 28.10.2023).

Приходько Вадим Іванович

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

ПРОФІЛАКТИЧНІ ЗАХОДИ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема безпеки дорожнього руху (далі – БДР) в Україні добре проглядається через призму смертності та травматизму людей на дорозі, кількості пошкоджених транспортних засобів тощо.

Забезпечення БДР є комплексним завданням, що реалізується цілою низкою органів державної влади, місцевого самоврядування, громадськими організаціями та окремими учасниками дорожнього руху.

У забезпеченні БДР важливе значення має правова регламентація поведінки всіх учасників дорожнього руху та подальша їхня дисциплінована поведінка [1]. Так, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» учасниками дорожнього руху є водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, люди на колісних кріслах, велосипедисти та погоничі тварин. Кожен із них має право на безпечні умови для пересування по дорозі; відшкодування збитків, що можуть виникнути внаслідок несвоєчасної та/або неякісної перевірки стану автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів на відповідність вимогам, правилам та стандартам безпеки руху. Учасники дорожнього руху зобов'язані дотримуватися норм та правил, які регулюють цей вид діяльності, і мати доступ до екстреної медичної допомоги. Крім того, варто зауважити, що учасники дорожнього руху мають право на інформацію про умови та стан дорожнього руху від дорожніх, комунальних, а також інших спеціально уповноважених служб, як-то: Національної поліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху та Військової служби правопорядку при Збройних Силах України [2].

На сьогодні головним суб'єктом у сфері забезпечення БДР в Україні, на нашу думку, є держава, яка займає одне з провідних місць у політичній системі. Це обумовлено тим, що лише держава:

- володіє суверенною владою, оскільки вона є уособленням суверенітету народу і суверенітету нації і є результатом реалізованого права на самовизначення;
 - виступає офіційним представником (через представницький вищий законодавчий орган влади) усього народу;
 - забезпечує і захищає права своїх громадян, а також інших осіб, що перебувають на її території;
 - здатна задовольняти загальнолюдські потреби, виконувати соціальну та інші функції;
 - має спеціальний апарат, що забезпечує виконання державних функцій;
 - може встановлювати правила поведінки, тобто формально-обов'язкові для всіх правові норми, за допомогою яких регулювати суспільні відносини [3].
- Отже, основним суб'єктом у досліджуваній сфері виступає держава, яка здійснює через відповідні державні органи свої функції, щодо забезпечення БДР.

Профілактична діяльність органів місцевого самоврядування в сфері БДР руху спрямована на виявлення небезпечних для фізичних та юридичних осіб, навколишнього природного середовища факторів, які впливають на БДР, та здійснення заходів для попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) й зменшення їх негативних наслідків.

Серед основних дій, які відносяться до діяльності органів місцевого самоврядування щодо профілактичних заходів у сфері забезпечення БДР доцільно зазначити:

- аналітичні, які передбачають вивчення статистичних даних щодо ДТП, виявлення причин їх настання, причин погіршення їх наслідків, виявлення, місць концентрації ДТП;
- планувальні, які передбачають розроблення заходів щодо підвищення БДР;
- експертно-оцінювальні, які полягають у наданні фахівцями в сфері БДР висновків щодо запропонованих заходів, направлених на підвищення БДР;
- реалізаційні, які передбачають впровадження органами місцевого самоврядування розроблених заходів, направлених на підвищення БДР;
- моніторингові, які полягають у здійсненні аналізу наслідків вжитих заходів та напрацюванні рекомендацій за результатами такого аналізу [4].

Як бачимо, з метою належного забезпечення рівня БДР профілактичних заходи у цій сфері повинні вживатися щодо кожного з елементів БДР.

Таким чином, повноваження органів місцевого самоврядування щодо забезпечення БДР полягають у наступному:

- проведення пропаганди щодо необхідності безпечної поведінки усіма учасниками дорожнього руху;
- організація дорожнього руху на територіях населених пунктів, засобами, що стимулюють безпечну поведінку учасників дорожнього руху;
- впровадження заходів щодо забезпечення безпечної поведінки водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів громадським транспортом;
- притягнення до адміністративної відповідальності осіб за порушення вимог Правил дорожнього руху.

Підсумовуючи, доцільно зазначити, що для перерахованих факторів, які мають вплив на БДР, мають бути чіткі законодавчі механізми, які регулюють взаємовідносини між суб'єктами даного процесу, та встановлюють міру відповідальності за їх порушення.

Список використаних джерел:

1. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху: навчальний посібник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення 20.10.2023).
3. Загальна теорія держави і права : навч. посібн. / [за ред. В. В. Копецьківа.]. К. : Юрінком, 1997. 320 с.
4. Воронюк Н. П. Превентивна та поставарійна діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І. Д. Пастух, В. М. Дорогих, О. К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. 268 с.

Рейцен Євген Олександрович

професор кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук, професор, академік Інженерної академії України і Академії будівництва України

Кучеренко Наталія Миколаївна

старший викладач кафедри геоінформатики і фотogramметрії Київського національного університету будівництва і архітектури

МЕТОДИ ОПТИМІЗАЦІЇ ГЛОБАЛЬНИХ І РЕГІОНАЛЬНИХ ПРОБЛЕМ У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (СОДР) У МІСТАХ УКРАЇНИ

Уже майже 2 роки, як в Україні триває повномасштабна війна з рашистськими окупантами.

Ще у 2009 р. в Україні нараховувалось 454 міста і кількість населення в кожному з них зменшувалось (зараз під час війни за рахунок загиблих, зменшення народжуваності тощо), чи збільшувалось у деяких областях (Волинська, Рівненська, Закарпатська). Під час цієї війни збільшилось за рахунок переселенців в неокупованих містах.

Наближається Всесвітній день пам'яті жертв ДТП, який згідно з Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН відзначається в третю неділю листопада.

А як можна визначити кількість смертельних ДТП, якщо останній перепис населення в Україні був проведений ще у 2001 році? Прогнозоване зменшення кількості смертельних ДТП в Україні спочатку до 2020 р., а потім до 2025 р. (на 20%) не відбулось. А як же в Україні системно вирішувати проблему безпеки дорожнього руху і на якій стадії містобудівного проектування знаходиться СОДР?

Як вказано в [1, с. 10] замість СОДР доцільно вживати термін СОМР – система організації міського руху, а стадії містобудівного проектування вирішують задачі на **стратегічному** (генплан), **тактичному** (КСТ – комплексна схема транспорту) і **оперативному** (КСОДР – комплексна схема організації дорожнього руху) рівнях (рис. 1) [1, с. 27].

Стадія містобудівного проектування	Розрахунковий строк	Обсяги робіт з безпеки руху	Основні проблеми, що необхідно вирішити
Концепція розвитку міста Генеральний план	20 – 25 років	Оцінка існуючого стану безпеки міського руху в цілому для міста й у його окремих транспортно-планувальних районах. Аналіз динаміки показників аварійності. Виявлення закономірностей і прогнозування стану аварійності при збереженні існуючих тенденцій. Загальні рекомендації з підвищення безпеки міського руху. Прогнозна оцінка запропонованих принципових рішень альтернативних варіантів генерального плану міста за показниками безпеки руху в цілому для міста й у його окремих планувальних районах. Можливі напрямки підвищення безпеки міського руху.	Запропонувати показники оцінки існуючого і прогнозованого стану безпеки руху в місті. Розробити моделі, що дозволять спрогнозувати значення показників оцінки безпеки руху в місті при різних альтернативних варіантах генерального плану
Комплексна схема транспорту Схема розміщення АЗС Схема розміщення гаражів і стоянок	на строк розробки генерального плану	Аналіз та оцінка безпеки руху на найважливіших магістральних вулицях, транспортних вузлах, виявлення ділянок з несприятливими дорожніми умовами і місць концентрації ДТП. Визначення недоліків та проблем забезпечення безпеки міського руху. Розробка конкретних напрямків розвитку всіх видів міського пасажирського транспорту і конкретних планувально-реконструктивних заходів з розвитку ВДМ.	Розробити і формалізувати процедуру обґрунтування доцільності застосування містобудівних методів організації дорожнього руху
КСОДР АСУДР Схема організації руху транспорту і пішоходів в складі ДПТ	5 років	Аналіз розподілу ДТП на ВДМ. Дослідження причин концентрації ДТП на окремих вулицях і ділянках ВДМ. Принципове вирішення проблеми безпеки міського руху з застосуванням містобудівних методів організації дорожнього руху	
ПОДР Розділ ОДР в проекті забудови територій	5 років	Детальний аналіз й оцінка безпеки міського руху на окремих ділянках чи на групі ділянок ВДМ. Дослідження динаміки і встановлення причин окремих ДТП. Глибока проробка локальних планувально-реконструктивних заходів і дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху, розрахунок режимів роботи світлофорів.	

Рис. 1. Обсяги робіт з безпеки руху на стадіях містобудівного проектування

Під **системою організації міського руху** розуміють: сукупність планувальних, реконструктивних, організаційних і регулювальних заходів, які мають за мету активно впливати на формування і розподілення (за напрямками і відокремленням один від одного) транспортних і пішохідних потоків для забезпечення оптимальної швидкості, безпеки, найбільшої зручності і економічності пересування людей і вантажів з мінімізацією при цьому їх впливу на навколишнє середовище (ВНС), тобто ми маємо логістичний підхід до вирішення проблеми безпеки міського руху [1].

Оцінка якості впливу заходів з підвищення безпеки міського руху на аварійність представлена в табл. 1.

Таблиця 1

Критерії віднесення ділянки ВДМ до місця концентрації ДТП

Міста	Кількість населення, тис. чол.	Кількість ДТП, що виникли протягом		
		одного року	двох років	трьох років
Найзначніші	понад 1000	3	5	6
Значні	250 – 1000	3	4	5
Великі	100 – 250	х	3	4
Середні і малі	до 100	х	х	3

До початку цієї війни органами ДАІ вже протягом 10 років проводилось планомірне виявлення місць концентрації (МК) ДТП з розробленням в них відповідних заходів з підвищення безпеки дорожнього руху. При цьому виявились цікаві тенденції: якщо в Києві у 1995 р. було виявлено 72 МК, в яких лише у двох випадках було по 7 ДТП у кожному (кількість МК виявлялась відповідно до [4]), то вже у 1998 р. при зменшенні загальної кількості ДТП на 14%, розподілення в них було таким: по 9 ДТП – 1 випадок; по 8 – 4 випадки; по 3 ДТП – 54 випадки. При цьому деякі місця так і залишились МК ДТП, не дивлячись на проведені в них відповідні заходи. Це свідчить про те, що необхідно знайти відповідь на питання: чи призводить прийнятий захід до більш низької очікуваної кількості ДТП (в т.ч. більш низькому їх ризику), або до менших з менш тяжкими пораненнями порівняно з ситуацією без реалізації заходів?

Ще у 1967 році працівники фірми «Дженерал Моторз Паркінз» опублікували працю про **метод конфліктних ситуацій**. Спочатку ця методика застосовувалась для визначення характеристик автомобілів фірми, які відрізнялись від автомобілів інших марок. Цей метод базувався на візуальних спостереженнях за частотою вмикання стоп-сигналів на підходах до перехресть під час гальмування. Потім його стали використовувати для дослідження більш широкого спектра питань, в т.ч. для оцінки ймовірності виникнення ДТП і визначення недоліків у схемах організації дорожнього руху в МК. Згодом метод

конфліктів розвивався в інших країнах. За ним закріпився термін «*технічний транспортний конфлікт*» (ТТК) [1, с. 261].

Цікаво розглянути досвід Іспанії з визначення МК ДТП (рис. 2), на якому представлені місця концентрації ДТП у Мадриді [5] з прогнозом їх кількості наступні 6 років після визначення їх як МК (1969 – 1974). На цьому рисунку МК представлені у вигляді гістограм, які показують збільшення чи зменшення кількості ДТП, проте, на наш погляд, ще треба вказувати і тип перехресть, на яких виникли ДТП. В Україні прийнята така їх класифікація (рис. 3).

Аналізуючи рис. 2, бачимо, що тенденції показані різні: послідовне зменшення кількості ДТП, коливання кількості ДТП за роками та ін. Наприклад, на гістограмі, розмішеній посередині, в 1969 р. було 10 ДТП, у 1970 – 7, у 1971 – 10 і у наступні роки – 6, 4, 2. В Україні, на жаль, такі показники не визначаються. Іноді неможливо сказати, за рахунок чого зменшилась чи збільшилась кількість ДТП в МК після їх реконструкції.

Перший міжнародний семінар з удосконалення методу ТТК відбувся в Осло у 1977 р., на якому були з'ясовані різні підходи до цієї проблеми в різних країнах. У подальшому метод піддавався уточненню на другому і третьому міжнародних семінарах. Тоді було запропоновано декілька наступних визначень конфліктів:

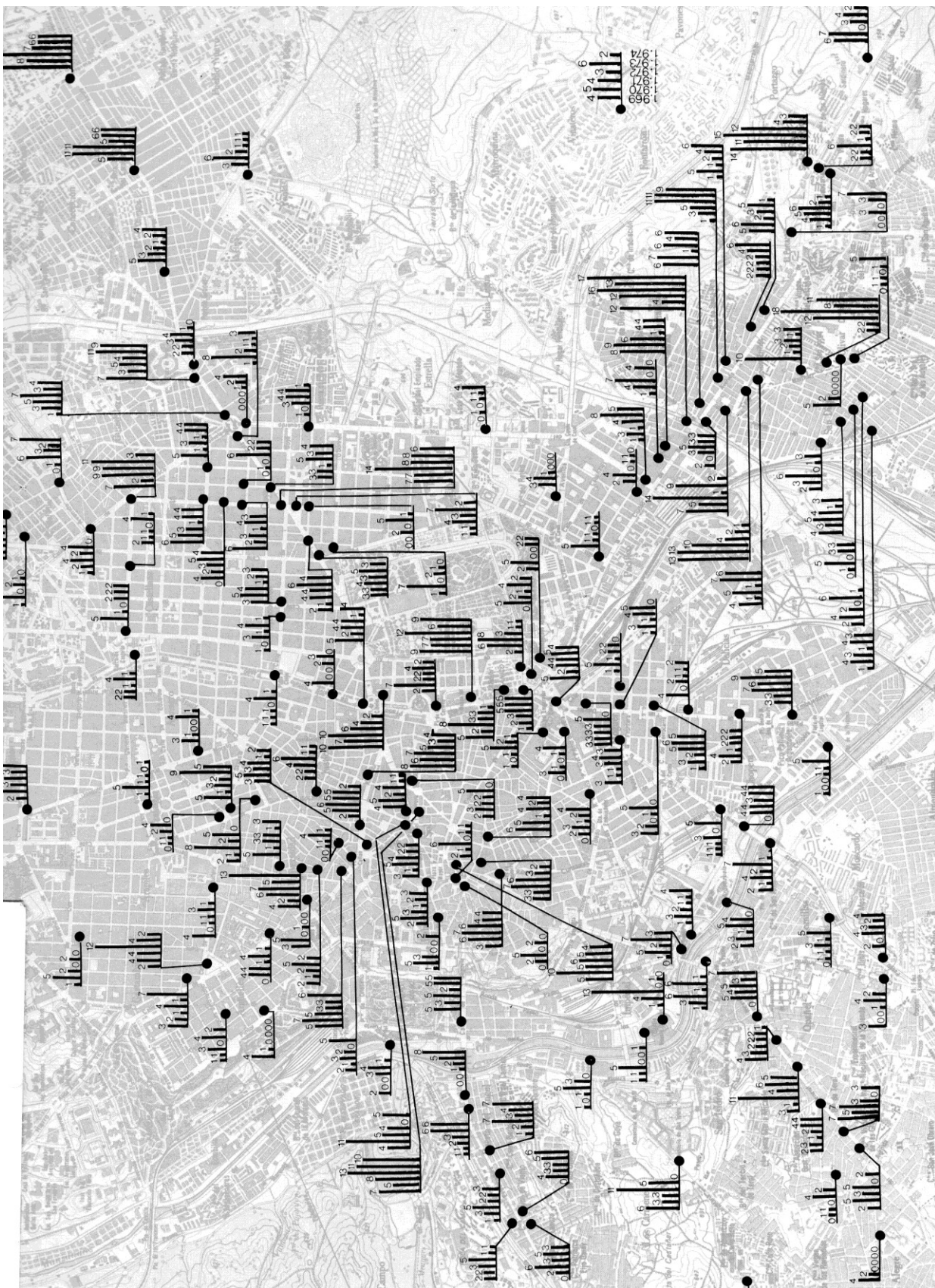


Рис. 2. Динаміка розподілу кількості ДТП в місцях концентрації
за період 1969-1974 рр. (м. Мадрид)

1. Під конфліктом слід розуміти ситуацію, яка може призвести до ДТП, якщо учасники руху не застосовували запобіжних заходів чи маневрів;

2. Конфлікт руху – це ситуація, в якій два чи більше учасників руху зближуються в просторі і часі до такого стану, коли без зміни параметрів руху неминуче виникає колізія;

3. ТТК – це ситуація, за якої між користувачами дороги чи транспортним засобом і довкіллям виникає колізія, яка викликає попереджувальні акції.

Назва вузла та номер його типу	1	2	3	4
1. Примикання				
2. Перетинання				
3. Розгалуження				
4. Розгалуження складне				
5. Сходовий				
6. Кільцевий				
7. Складний: 7.1.				
Лінійний: 7.2.				
З криволінійними елементами: 7.3.				

Рис. 3. Класифікація міських вуличних претинів в Україні

Однак, конфліктні ситуації може викликати і автомобіль, що стоїть на проїзній частині чи поряд з нею. Таки конфлікти виникають з наступних причин: зміна траєкторії руху об'їжджаючих автомобілів, можливість виходу пасажирів із автомобіля, що стоїть і несподіване відкриття його дверей; обмеження видимості; необхідність маневрування (гальмування, повороту) при зупинці і виїзді.

Подальші дослідження дозволили встановити постійні кореляційні зв'язки між аварійністю і виникненням ТТК (табл. 2). Виявилось, що конфлікти і аварії, які виникають з вини водіїв в першу чергу пов'язані з неправильно вибраними маневрами з управління автомобілем – при зміні смуги руху, догоні, правих і лівих поворотах.

Кореляційні зв'язки між аварійністю і виникненням ТТК

Винуватець ДТП	Розподіл видів ДТП за ступенем винуватості, %		Ступінь ризику, %
	конфлікти	аварії	
Водій:			
легкового автомобіля	48	37	29
вантажного автомобіля	14	8	4
двоколісного трансп-ту	18	39	57
Пішоходи	20	16	10
Всього	100	100	100

Висновок. Кількість місць концентрації ДТП, їх причини і типи пов'язані з рівнем автомобілізації, яка визначається кількістю індивідуальних автомобілів на 1000 мешканців.

Список використаних джерел:

1. Рейцен Є. О. Організація і безпека міського руху: навчальний посібник / Є.О. Рейцен. – К.: ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2014. 454 с.
2. Головне управління ДАІ МВС України. Методичні рекомендації по визначенню місць (ділянок) концентрації дорожньо-транспортних пригод на вулично-шляховій мережі міст. К., 1992. 22 с.
3. Рейцен Є. О., Кучеренко Н. М. Місця концентрації ДТП і системи організації міського руху в населених пунктах України // Multidisciplinary academic notes. Science research and practice. Proceedings of the XXIV International Scientific and Practical Conference. Madrid, Spain. (June 21–24, 2022). P. 589-595. URL: <https://isg-konf.com/multidisciplinary-academic-notes-science-research-andpractice-two/>

Салманова Олена Юріївна

завідувач кафедри адміністративного права та процесу факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

**ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
«ВРАЗЛИВИХ КОРИСТУВАЧІВ ДОРІГ»
ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Щорічно в третю неділю листопада відповідно до Резолюції ООН в усьому світі проводяться заходи до Всесвітнього дня пам'яті жертв ДТП. Таке рішення зумовлене занепокоєнням урядів і міжнародних співтовариств щорічним зростанням у світі кількості дорожньо-транспортних пригод. За

даними ООН, дорожні аварії є другою причиною смертності серед молоді. В автопригодах щорічно гине більш ніж 1,3 млн осіб, ще 50 млн людей одержують травми або стають інвалідами.

Метою цього дня є привернути увагу до показників смертності на дорогах та потенційних ризиків для всіх учасників дорожнього руху, створити потужну суспільну підтримку ідеям зміни свідомості учасників дорожнього руху в плані взаємоповаги, дотримання правил дорожнього руху, підвищення водійської культури, згадати загиблих у ДТП і проявити співчуття до сімей, які зазнали важких втрат.

На жаль, в Україні рівень смертності внаслідок ДТП один із найвищих в Європі. У числі основних причин – часто усвідомлене порушення правил дорожнього руху, перевищення швидкості, нетверезе водіння, низький рівень культури поведінки на дорозі, відсутність вчасної та належної допомоги постраждалим. Щороку ми втрачаємо на дорогах в середньому 3 тис. своїх громадян. Така статистика шокує і засмучує [1].

Половина всіх випадків смерті внаслідок ДТП трапляється серед «вразливих користувачів доріг». Пішоходи, велосипедисти, а також водії моторизованих двоколісних транспортних засобів та їхні пасажери разом узяті відомі як «вразливі користувачі доріг». Частка випадків смерті внаслідок ДТП серед вразливих користувачів доріг у країнах з низьким рівнем доходу є вищою, ніж у країнах з високим рівнем доходу.

Але треба відмітити, що однією з причин, за якою вказані учасники дорожнього руху потрапляють у ДТП, є низька правова свідомість таких громадян, низька ефективність дії принципу невідворотності адміністративної відповідальності за їх неправомірні дії, оскільки достатньо часто пішоходи уникають відповідальності за порушення правил дорожнього руху, у тому числі і за створення аварійної ситуації на дорозі. І в цьому випадку вони становляться не тільки жертвами ДТП, а і особами, винуватими у вчиненні ДТП, тобто суб'єктами правопорушень адміністративних, а іноді й кримінальних.

На сьогоднішній день порушення пішоходами правил дорожнього руху є досить гострим і актуальним питанням, оскільки кожного дня ми дізнаємось із новин, соціальних мереж, преси, про те, що на дорогах України стається велика кількість дорожньо-транспортних пригод, зокрема значна частина з яких, стається через порушення ПДР власне самими пішоходами.

Відповідно до ПДР [2] пішоходом вважається 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. Стаття 17 Закону України «Про дорожній рух» зобов'язує таких осіб до дотримання певних вимог та правил, за порушення яких настає у тому числі й адміністративна відповідальність [3].

Велосипедисти – це повноцінні учасники дорожнього руху. Тож дотримання правил – їхній обов'язок і запорука безпеки не тільки для них, а й для інших учасників дорожнього руху. Велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами, для

руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара). Крім того, п.п. 6.6 ПДР України встановлює ряд заборон, за порушення яких передбачається адміністративна відповідальність.

Змінами до Закону України «Про автомобільний транспорт» [4] користувачів електросамокатів, моноколів та інших видів транспорту з електродвигунами офіційно визнали водіями, прирівняли їх до інших учасників дорожнього руху та зобов'язали дотримуватися правил дорожнього руху.

Нововведення були, зокрема, спрямовані на врегулювання відповідальності «самокатників», адже раніше жодних згадок про ці види транспорту в українському законодавстві не було. Водночас держава досі офіційно не затвердила спеціальних правил дорожнього руху для електросамокатів, хоча це й передбачалося при затвердженні змін до Закону України «Про автомобільний транспорт».

Основною нормою в якій передбачається відповідальність пішоходів за порушення ПДР є стаття 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення [5]. Суб'єктами такого правопорушення, згідно даної статті, може бути фізична особа, яка досягла 16-річного віку.

Для пішоходів передбачається відповідальність у вигляді штрафу в розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за непокору сигналам регулювання дорожнього руху, перехід проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху.

Для велосипедистів передбачається відповідальність у вигляді штрафу в розмірі передбачається відповідальність у вигляді штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за порушення правил дорожнього руху.

За аналітикою сайту «Опендатабот» кількість справ по ДТП з водіями електросамокатів співвідносяться як 5 відсотків – кримінальні та 95 відсотків – адміністративні правопорушення [6].

Звинувачувальні вирoki водії самокатів отримували, як правило, за травмування пішоходів. Однак такі випадки все ще залишаються поодинокими – переважно ДТП за участю водіїв самокатів кваліфікуються як адміністративні порушення. Найчастіше вказаних осіб притягують до відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що призвело до пошкодження транспортних засобів та іншого майна (ст. 124 КУпАП).

Що стосується відповідальності вказаної категорії осіб, які вчиняють адміністративні проступки у стані сп'яніння, то для пішоходів та велосипедистів частиною 3 ст. 127 КУпАП передбачено накладення штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

В судовій практиці поки що немає єдиної позиції щодо можливості притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують електросамокатами за ст. 130 (керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння) Кодексу України про

адміністративні правопорушення. Але є певні рішення судів, які хотілось би розглянути.

Так, у серпні 2023 року Дарницький райсуд міста Києва розглянув справу щодо громадянина, якій пізно ввечері 24 липня у стані алкогольного сп'яніння керував електросамокатом на столичному Харківському шосе.

Патрульні поліцейські зупинили чоловіка та встановили стан його сп'яніння – 3,21% проміле, після чого склали протокол за ст. 130 КУпАП.

Дарницький райсуд, розглядаючи протокол, зазначив, що згідно із ПДР водіям заборонено керувати транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння. Втім, суд підкреслив, що мешканець столиці керував не механічним транспортним засобом. Відтак, не зрозуміло, яким чином чоловік повинен був виконувати вимоги, які встановлені для водіїв саме механічних транспортних засобів.

Таким чином, суд вказав, що суд позбавлений можливості як «забезпечити дотримання прав особи, яка притягається до адміністративної відповідальності», так і «всебічно й об'єктивно розглянути справу, належно оцінити матеріали для прийняття законного та обґрунтованого рішення».

У підсумку, суд повернув матеріали справи про адміністративне правопорушення до Управління патрульної поліції для належного оформлення.

В іншому випадку, столичний суд зайняв відмінну позицію.

Пізно ввечері 22 червня 2023 року на столичному бульварі Т. Шевченка чоловік, який керував електросамокатом, на високій швидкості врізався в дівчину, яка отримала тілесні ушкодження.

Як встановила патрульна поліція, що прибула на місце інциденту, чоловік знаходився у стані алкогольного сп'яніння – 0,90% проміле. Відтак поліцейські склали щодо правопорушника два протоколи – за ст. 124 (порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів) КУпАП та за ст. 130.

Шевченківський райсуд столиці, розглядаючи вказані протоколи, зазначив, що згідно із Правилами дорожнього руху для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний, бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі.

Ст. 124 КУпАП передбачає, що порушення учасниками дорожнього руху ПДР, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Також, ПДР забороняють керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Суд зазначив, що у постанові Верховного Суду від 15.03.2023 р. у справі № 127/5920/22 зазначено, що використання електросамоката чи іншого

подібного засобу (моноколеса, сегвея тощо) для переміщення особи як учасника дорожнього руху є джерелом підвищеної небезпеки в розумінні ст. 1187 Цивільного кодексу, якщо в конкретному випадку такий засіб приводився в рух за допомогою встановленого на ньому електричного двигуна. Для кваліфікації діяльності, пов'язаної з таким використанням електричного самоката, характеристика електросамоката як механічного транспортного засобу з урахуванням потужності електродвигуна, встановленого на ньому, значення не має.

Дослідивши матеріали справи, а саме: протоколи про адміністративне правопорушення від 22 червня 2023 року, результат тесту спеціального технічного приладу «Drager» на стан алкогольного сп'яніння, письмові пояснення, акт огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів, схему місця дорожньо-транспортної пригоди від 22 червня 2023 року, відеозаписи з нагрудних камер відеоспостереження, суд дійшов висновку, що в діях чоловіка, що керував електросамокатом, вбачається порушення вимог п. 2.3б, 2.9а, 12.1, 13.1 Правил дорожнього руху України, що передбачає адміністративну відповідальність за ст. 124 та ч. 1 ст. 130 КУпАП. Вина водія, за висновками суду, є доведеною та підтверджується матеріалами справи.

Відтак, Шевченківський районний суд міста Києва 7 серпня 2023 року визнав чоловіка, що керував електросамокатом винним у вчиненні адміністративних правопорушень, передбачених ст. 124 КУпАП та ч. 1 ст. 130 КУпАП та застосував до нього штраф у розмірі 17 000 тис. гривень з позбавленням права керування транспортними засобами строком на 1 рік [7].

Для науковців така інформація є цікавою з точки зору аналізу адміністративно-деліктного законодавства, для проведення досліджень щодо адміністративної та судової практики його застосування. Але для громадян така ситуація щодо прийняття кардинально різних судових рішень за тотожними правопорушеннями, я думаю, є незрозумілою та неприпустимою.

Отже, важливо розуміти те, що абсолютно всі громадяни є повноправними учасниками дорожнього руху, наділені певними правами і обов'язками, повинні знати та неухильно дотримуватись правил безпеки на дорозі, бути свідомими не тільки тому, що за їх порушення настає юридична відповідальність, але й задля зменшення жахливих масштабів смертності на дорогах та потенційних ризиків для всіх учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. 21 листопада – Всесвітній день пам'яті жертв ДТП // URL: <https://medtransvp.com.ua/21%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%82%D0....>
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>
4. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених

електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів : Закон України від 24.02.2023 р. № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#n39>

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст. 1122. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

6. Опендатабот. URL: <https://opendatabot.ua/ru/analytics/scooters-dtp>

7. Чи можна притягнути водія електросамокату до відповідальності за ст. 130: позиція судів. URL: <https://sud.ua/uk/news/publication/281675-mozhno-li-privlech-voditelya-elektrosamokata-k-otvetstvennosti-po-st-130-pozitsiya-sudov>

Сістук Володимир Олександрович

доцент кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету, кандидат технічних наук, доцент

Монастирський Юрій Анатолійович

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

СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЧНІ РІШЕННЯ ЩОДО АВТОМАТИЗАЦІЇ ОЦІНКИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Аналіз безпеки дорожнього руху (БДР), заснований на інформації про дорожньо-транспортні пригоди (ДТП), стикається з проблемами обмеженої доступності та якості вихідних даних, а також досить тривалим терміном їх збору. Для більш глибокого вивчення безпеки дорожнього руху використовується метод дорожніх конфліктів як альтернативний та більш комплексний підхід [1].

Непрямі показники безпеки сприяють більшому розумінню чинників, які призводять до зіткнень на дорозі. Крім того, непрямі показники безпеки трапляються частіше, ніж ДТП, і мають незначний вплив на соціальні втрати. Даний підхід підтримується сучасними технологіями, такими як використання комп'ютерного зору, радарів та лідарів для аналізу траєкторій та автоматичного виявлення конфліктів, а також використання мікроімітаційних моделей для оцінки непрямих показників на основі модельованих траєкторій руху учасників дорожнього руху [2].

За допомогою обробки відеоматеріалів практично з будь-якої дорожньої камери, спеціалісти можуть оцінити як ймовірність зіткнення, так і очікувану тяжкість таких зіткнень. Двома найпоширенішими показниками ймовірності зіткнення є «час після зіткнення» (Post-Encroachment Time, PET) і «час до зіткнення» (Time-to-Collision, TTC), за допомогою яких можна виміряти час, що витрачається учасниками дорожнього руху для уникнення потенційних взаємодій між собою.

Автоматизувати аналіз БДР можливо за допомогою програмного продукту технології інтелектуального відеоаналізу руху (комп'ютерного зору) DataFromSky Viewer [3], в результаті якого створюється список конфліктів, який можна експортувати для подальшої обробки. Аналіз позиціонується як додатковий інструмент до загальної статистичної звітності по вулично-дорожній мережі.

Типами конфліктів виступають замісні показники безпеки руху, а саме, час до зіткнення (*Time To Collision*), час після вторгнення (*Post Encroachment Time*), та екстрене гальмування (*Heavy Braking*).

Час до зіткнення (TTC) визначає, за яку кількість секунд два транспортні засоби зіткнулися б, якщо вони рухалися зі сталою швидкістю і в тому ж напрямку. Розрахунок TTC полягає у встановленні різниці між мінімальними швидкостями цих транспортних засобів, і якщо ця різниця менша за певне порогове значення, то аналіз для цієї пари транспортних засобів не проводиться. Порогове значення визначає, як швидко вимірюється різниця в швидкостях і повинно бути принаймні на рівні мінімального значення. Конфлікти позначаються лініями, що показують їх місцезнаходження та кутом, під яким вони виникають, прямокутники показують положення транспортних засобів.

Час після вторгнення (PET) визначається як різниця між часом, коли транспортний засіб потрапляє в конфліктну точку, і часом, коли інший транспортний засіб увійде до цієї точки. Порогове значення для цього параметру встановлюється на основі максимального часу. Виявлені конфлікти представляються у вигляді ліній, що вказують їх та кута, під яким можливо зіткнення транспортних засобів.

Екстрене гальмування (Heavy Braking) використовується для виявлення стрімкого зменшення швидкості з метою визначення конфліктних і небезпечних ситуацій. Поріг для цього показника визначає, наскільки транспортний засіб має гальмувати для того, щоб вказана ситуація розглядалася як конфлікт. Виявлені конфлікти представляються у вигляді ліній, що показують шлях, на якому гальмування перевищує порогове значення.

У 2021 році DataFromSky Viewer використано для ряду небезпечних перетинів у місті Кривий Ріг з метою оцінки стану БДР. Так, для дослідження стану безпеки та організації руху обрано перехрестя вулиць В. Матусевича та проспекту Металургів у місті Кривий Ріг. Станом на квітень 2021 року перехрестя залишалось місцем концентрації дорожньо-транспортних пригод. Зокрема, дана локація відзначилася підвищеним ризиком для безпеки руху, особливо при здійсненні лівого повороту на проспекті Металургів у напрямку житлового району Соцміста через обмежену видимість. Виникнення ДТП на перехресті органи виконавчої влади пов'язували із неправильною конфігурацією розв'язки, коли ширина проїзної частини на проспекті Металургів обмежує видимість повороту наліво. Додатковий негативний вплив має неузгодженість у розташуванні суцільної дорожньої розмітки «1.1» по вулиці В. Матусевича, яка розділяє потоки протилежних напрямків, оскільки вона не співпадає із умовною віссю, що переходить в аналогічну суцільну розмітку по вулиці В. Бизова. Це підвищує небезпеку при намаганні водіїв

виїхати смугу руху на вулиці В. Бизова після проїзду перехрестя (якщо рух розглядаємо збоку вулиці В. Матусевича).

Для даного перетину було проведено обстеження дорожнього руху у робочий день у період пікових навантажень з 16-00 до 18-00 години. Відеозапис отримано з БПЛА DJI Mavic Air 2 з висоти 100 м над центром проїзної частини. Частота кадрів вихідного відео становила 59,9 кадрів/с, роздільна здатність відеопотоку – 1920 на 1080 пікселів, що відповідає технічним умовам розробника програмного забезпечення DataFromSky. За процедурою відеозапис було завантажено в хмарне сховище DataFromSky, у якому створено файл протоколу трасування (із розширенням “tg1x”) для подальшої обробки в програмі DataFromSky Viewer шляхом створення нової конфігурації позначень робочого відеокадру із відповідними лічильниками, смугами, вузлами, а також прив’язкою геокоординат відеокадру.

Після проведення аналізу безпеки руху за допомогою програми DataFromSky було сформовано список виявлених конфліктів в порядку спадання їхньої критичності, починаючи від найбільш серйозних і закінчуючи менш критичними. Усі виявлені конфлікти також представляються у робочому просторі. Якщо натиснути на позначення представленого конфлікту, відеоряд перейдить до моменту виникнення конфлікту, а сам він з’явиться у списку. Найбільш суворі конфлікти типу ТТС, коли транспортні засоби на різних смугах руху наближаються один до одного на небезпечну відстань, приходяться на напрямок руху по вулиці В. Бизова убік перехрестя.

Конфлікти типу РЕТ характерні в основному для лівоповоротних потоків з проспекту Металургів на вулицю В. Матусевича та В. Бизова. Величина часу – від 0,30 до 2,0 с. Екстрене гальмування ТЗ відбувається далеко до підходу на перехресті. У той же час, спостерігаються критичні показники екстреного гальмування (до -88 м/с^2), що негативно впливає на загальну безпеку руху на перехресті. Кількісна оцінка стану БДР за допомогою визначення непрямих показників із використанням технології інтелектуального відеоаналізу руху можлива для існуючого положення об’єкту транспортної інфраструктури та організації дорожнього руху. Для перевірки нових планувальних рішень оцінку БДР доцільно проводити за допомогою детального транспортного моделювання із подальшим аналізом траєкторій в програмі типу SSAM [4].

Список використаних джерел:

1. Surrogate Safety Measures in Traffic Safety Analysis/ Journal of Advanced Transportation / Published Special Issues / Special Issue. – 2021. URL: <https://www.hindawi.com/journals/jat/si/987045/>
2. What is Surrogate Road Safety and Why We Use It. URL: <https://safety.transoftsolutions.com/blog/what-is-surrogate-road-safety-and-why-we-use-it/>
3. DataFromSky Traffic Survey. URL: <https://datafromsky.com/trafficsurvey/>
4. Surrogate Safety Assessment Model Overview. URL: <https://highways.dot.gov/research/safety/ssam/surrogate-safety-assessment-model-overview>

Смірнов Олег Миколайович

аспірант Національного транспортного університету

Харченко Анна Миколаївна

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

ОЦІНЮВАННЯ РІВНОСТІ ПРОЇЗНОЇ ЧАСТИНИ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ В ТЯЖКИЙ ПЕРІОД ДЛЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Війна та бойові дії в Україні завдали прямої та серйозної шкоди дорогам. З початку повномасштабного вторгнення в Україну було пошкоджено та зруйновано близько 25 тисяч кілометрів доріг. Обслуговування дорожньої мережі в даний період стало вкрай складним, що призводить до погіршення рівності та шорсткості автомобільних доріг. Велика кількість районних і міських доріг в країні вже вичерпали свій термін експлуатації, а під час війни додалося навантаження від військових колон, зокрема гусеничної та важкої техніки. Погіршення дорожнього покриття не тільки впливає на комфорт їзди та створює ризики для безпеки, до того ж збільшує витрати для учасників дорожнього руху.

Рівність автомобільної дороги істотно впливає на відчуття, комфортність, безпеку та здоров'я водія та пасажирів, а також на збереження вантажів та самого автомобіля. Під час руху по нерівній поверхні дорожнього покриття водії та пасажирів піддаються впливу вібрації [1], що призводить до погіршення рівня комфорту користувачів, зменшення продуктивності праці та якості, розвитку професійних захворювань (Ішіас, погіршення гостроти зору, морська хвороба тощо). Стомлюваність надає безпосередній вплив на ефективність виконання своїх функцій водіями, що може призвести до виникнення небезпечних дорожньо-транспортних пригод.

Вимірювання нерівності проїзної частини автомобільних доріг з використанням установок сканування поверхні покриття як правило, визначають нерівності за міжнародним індексом рівності IRI (International Roughness Index). Рівність поверхні покриття дорожнього одягу визначають приладами та методами передбаченими в [2]. Серед приладів, що можна рекомендувати для лінійних обстежень, слід виділити поштовхоміри та прилади оцінки за методом IRI. Принцип дії усіх приладів типу поштовхомір – фізичне вимірювання зміни відстані між заднім мостом автомобіля та його кузова. Показання поштовхоміру, за необхідності, можуть бути приведені до значення індексу рівності IRI за калібрувальним кореляційними залежностями, але точність такого приведення достатньо низька. Для збору даних IRI можуть бути використані декілька інструментів, наприклад, інерційного профайлера, Dipstick, штанги та рівня [3], установки сканування покриття. Незважаючи на застосування порівняно дорогих технологій для вимірювання рівності за методом IRI, він дає більшу точність, дозволяє більш обґрунтовано визначити відповідність рівню відносного комфорту та є основою в усьому світі для

призначення рівня обслуговування доріг [4], що визначає ефективність його використання для довгострокових програм експлуатаційного утримання мережі. Відповідно досліджень Світового банку ефективність використання методу IRI для обґрунтування проектів складає до 20%.

Список використаних джерел:

1. ДСТУ ISO 2631-1 Вібрація та удар механічні. Оцінка впливу загальної вібрації на людину. Частина 1. Загальні вимоги.
2. ДСТУ 8745:2017 Автомобільні дороги. Методи вимірювання нерівностей основи і покриття дорожнього одягу.
3. Madeh Piryonesi and El-Diraby, 2021. Examining the relationship between two road performance indicators: Pavement condition index and international roughness index Transportation Geotechnics, 26 (2021), p. 100441. URL: <https://doi.org/10.1016/j.trgeo.2020.100441>
4. Peter Můčka. Relation Between Seated Person Vibrations and the International Roughness Index. URL: <https://doi.org/10.1177/03611981221147>

Собакарь Андрій Олексійович

завідувач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

КОНТРОЛЬ ЯК ФОРМА ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Публічне адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні являє регламентовану законами та іншими нормативно-правовими актами діяльність кола суб'єктів публічного адміністрування, яка спрямована на виконання законів та інших нормативно-правових актів, у тому числі шляхом прийняття адміністративних рішень, надання встановлених законами адміністративних послуг щодо будівництва, ремонту, реконструкції, а також експлуатаційного утримання доріг та дорожньої інфраструктури, а також застосування ефективних мір відповідальності за порушення у цій сфері.

Ефективне публічне адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні не можливе без з'ясування механізмів його реалізації, які систематизуються у організаційні, процедурні форми адміністрування.

Зазвичай в теорії адміністративного права під формою публічного адміністрування розуміють зовнішньо виражену дію суб'єктів публічної адміністрації, що здійснюється в рамках їх компетенції для виконання поставлених перед ними завдань та тягне за собою певні наслідки [1, с. 43-51].

Кузьменко О. В. виокремлює такі ознаки форм публічного адміністрування: є способом зовнішнього вираження діяльності публічної адміністрації та її посадових осіб; залежать від змісту компетенції публічної адміністрації; обумовлені реалізацією завдань і функцій суб'єктів владних

повноважень (виконання адміністративних зобов'язань) в рамках їх компетенції; в більшості випадків вимагають юридичної регламентації; вибір форм діяльності обумовлений специфікою поставленої мети, зумовлює найбільш ефективний варіант діяльності; тягнуть за собою певні наслідки [2].

На основі виокремлення критеріїв поділу форм публічного адміністрування, а також їх систематизації та співставлення доцільно виділяти такі форми публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури: 1) видання нормативних актів публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури; 2) застосування нормативних приписів шляхом видання ненормативних актів публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури та здійснення матеріально-технічних операцій; 3) укладання адміністративних договорів у сфері дорожньої інфраструктури; 4) здійснення реєстраційних, дозвільних та погоджувальних процедур у сфері дорожньої інфраструктури; 5) здійснення контролю за дотриманням законодавства у цій сфері, виявлення, фіксації порушень та застосування заходів юридичної відповідальності.

Однією із форм публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури є здійснення контролю за дотриманням законодавства у цій сфері, виявлення, фіксація порушень та застосування заходів юридичної відповідальності.

Аналіз адміністративно-деліктного законодавства дає можливість встановити, що до адміністративних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури можна віднести: 1) порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (стаття 124 КУпАП); порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (стаття 128-1 КУпАП); порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами (стаття 132-1 КУпАП); порушення Правил охорони магістральних трубопроводів (стаття 138 КУпАП); пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення (стаття 139 КУпАП); порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт (стаття 140 КУпАП); порушення правил охорони смуги відводу автомобільних шляхів (стаття 141 КУпАП); порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів (стаття 142 КУпАП) [3].

Контроль є важливою формою публічного адміністрування сферою дорожньої інфраструктури, яка дозволяє своєчасно відреагувати на будь-які відхилення від запланованого шляху досягнення поставлених цілей функціонування та розвитку автомобільних доріг незалежно від їх призначення

та форм власності. Його сутність полягає у встановленні стандартів (цілей, що піддаються вимірюванню, нормативів), оцінювання фактично досягнутих результатів та, у разі їх суттєвого відхилення від встановлених стандартів, проведення коригування цілей та планів їх досягнення, а в окремих випадках і притягнення винних до юридичної відповідальності. Попри важливість здійснення контролю у сфері дорожньої інфраструктури, йому приділяється недостатньо уваги, особливо в частині законодавчого забезпечення організації контрольних заходів. Чинне законодавство, зокрема профільний Закон України «Про автомобільні дороги», не приділяє цьому питанню відповідної уваги. Лише стаття 50 названого закону присвячена управлінню безпекою автомобільних доріг, що здійснюється шляхом організації та проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх причин.

Принципові питання організації контролю, як форми публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури, залишаються законодавчо не врегульованими. Навіть Закон України «Про автомобільні дороги» опосередковано вказує на необхідність здійснення контролю у згаданій сфері, насамперед через здійснення заходів аудиту безпеки інфраструктури.

Таким чином, публічний контроль у сфері дорожньої інфраструктури слід розуміти як діяльність не лише уповноважених законом органів державної влади та місцевого самоврядування, здійснювану в межах повноважень з використанням специфічних форм і методів шляхом встановлення фактичного стану підконтрольного об'єкта як елемента дорожньої інфраструктури, перевірки відповідності його діяльності (поведінки) вимогам інфраструктурних правил, норм і стандартів, застосування заходів юридичної відповідальності у випадку їх порушення, а також інституцій громадянського суспільства, покликаних через застосування заходів суспільного впливу сприяти функціонуванню та розвитку автомобільних доріг незалежно від їх призначення та форм власності.

Список використаних джерел:

1. Миронюк Р. В. Конспект лекцій з навчальної дисципліни «Публічне адміністрування». Для здобувачів, що навчаються на другому (магістерському) рівні вищої освіти за спеціальністю 081 Право. Дніпро: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2016. 81 с.

2. Адміністративне право. Загальна частина: мультимедійний навчальний посібник. К. НАВС, 2017. URL: https://arm.naiu.kiev.ua/books/adm_pravo_zch/nm/lec7.html.

3. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства : Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 17.08.2020 р. № 1572. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1572915-20#Text>

Тарановський Петро Іванович

викладач циклу професійно-практичної підготовки Державного закладу професійної (професійно-технічної) освіти зі специфічними умовами навчання «Криворізька академія патрульної поліції», капітан поліції

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ПРАЦІВНИКІВ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ В КОНТЕКСТІ ВДОСКОНАЛЕННЯ НАВИЧОК КЕРУВАННЯ АВТОМОБІЛЕМ

В умовах повномасштабного вторгнення, що згуртувало український народ на супротив ворожій армії, питання криміногенності в тилу, на жаль, нікуди не поділося. Як ніколи актуальною постає практична складова професійної підготовки правоохоронців для служби в патрульній поліції. Виключної нагальності вимагає опрацювання психологічного стану працівників «на лінії», оскільки саме вони першими прибувають на місце подій, спілкуються з різними верствами населення, керуючи службовими автомобілями.

Зважаючи на це, доцільним буде обговорити наступне: на початок 2017 року в Україні приблизно 30% усього автопарку патрульної поліції зазнало пошкоджень різного ступеню; у 2021 році для потреб Національної поліції України було придбано 1321 автівку, з них за календарний 2021 рік було пошкоджено 561 автівку [1].

Як бачимо, показник у 30-40% пошкоджень патрульних автівок за календарний рік у довоєнний період суттєво не змінювався, що говорить про нагальну потребу досліджувати причини та перспективи щодо покращення такої статистики.

На сьогодні, коли психологічний стан більшості нашого суспільства залишає бажати кращого, необхідно зважати на той факт, що працівники патрульної поліції – це активні учасники дорожнього руху відповідно до професійних обов'язків, якість їх водіння прямо залежить від психологічного рівня підготовки. А зважаючи на те, що ані під час проходження навчання в автошколі, ані в програмі первинної професійної підготовки поліцейських, відсутній блок психологічного спрямування для водія-поліцейського, який в свою чергу в західних країнах є основою такої підготовки, на мою думку дуже корисним було б, наприклад, в рамках тижневих занять з профільної підготовки патрульних, котрі мають невеликий стаж керування авто або потрапляли в ДТП під час несення служби чи позаслужбовий час, створити можливість для опанування відповідної інформації. Західний підхід, в першу чергу вирізняється тим, що керування автомобілем розглядається, як поведінка, прояв якою в першу чергу визначається в контексті особливостей особистості кермувальника.

Наприклад в Фінляндії після успішного проходження навчання, складання теоретичного та практичного іспиту, отримання водійського посвідчення, водій, ще деякий час залишається під патронатом інструктора

автошколи, який зобов'язаний повести тренінги з безпечного керування та правил поведінки під час можливих надзвичайних ситуацій [2].

В США особа, яка успішно склала теоретичний іспит та отримала документ на право керування автомобілем, повинна протягом двох місяців перед складанням практичної частини, практикуватись перебуваючи в авто разом з особою з наявним посвідченням, або автоінструктором, без можливості особисто перебувати за кермом під час руху. Перед безпосереднім складанням іспиту, майбутній водій обов'язково повинен прослухати 8-ми годинний курс по безпеці руху [2].

В Німеччині взагалі влада обрала радикальний метод з неодноразовими порушниками ПДР, відправляючи таких водіїв до психолога, який повинен допомогти в здачі «Теста ідіота»....[2].

За статистичними даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, близько 8 млн. громадян України живуть з тими чи іншими психічними недугами, але статистика, звісно, є офіційною, насправді можна лише здогадуватись щодо реальних показників, враховуючи безпекову ситуацію в країні на сьогоднішній день [3].

Як приклад емоційної нестабільності водіїв, можна привести незвичне ДТП, яке сталося 25 вересня 2023 року в Центральноміському районі м. Кривого Рогу, коли водій після сварки з дівчиною на швидкості влетів на автомобілі в підземний пішохідний перехід, здійснивши зіткнення з колоною. Отримавши численні травми, згодом водій автівки помер у лікарні. І подібних випадків безліч на теренах України, але не всі вони потрапляють до відповідної статистики.

Підсумовуючи вищевикладене, відмінний водій – це той, хто може діяти так, щоб передбачити та попередити настання можливої аварійної ситуації, а не потрапляє в неї і потім на межі своїх можливостей виходить з ситуації. Тобто якщо небезпека на дорозі перевищує психофізіологічні можливості людини, то ніякі сенсомоторні навички не дозволять їй вийти без проблем з такого становища.

Таким чином, якщо ментальна підготовка вкрай необхідна для звичайного водія, то набагато важливіше опанувати подібну техніку для патрульних поліцейських, на яких тримається безпекова ситуація на автошляхах та, які повинні бути взірцями та еталоном наслідування для всіх громадян України.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП за участі поліцейських у 2017, 2021 році. Електрон.ресурс, дата звернення: 15.10.2023. URL: <https://focus.ua/>
2. Теоретичний тренінг «Принципи безпечного водіння»: презентаційні матеріали, Academy of Driving Mastery. Kyiv, 2021.
3. В Україні 8 мільйонів людей живуть з психічними розладами – BOO3. Електрон.ресурс, дата звернення: 20.10.2023. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3115748-v-ukraini-8-miljoniv-gromadan-zivut-z-psihicnimi-rozladami-vooz.html>

Харченко Анна Миколаївна

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

Цибульський Віталій Миколайович

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

ІНФОРМАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКА СИСТЕМА МОНІТОРИНГУ СТАНУ ДОРІГ ЯК СКЛАДОВА КОНЦЕПЦІЇ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За даними Світового банку до 2050 року число транспортних засобів на дорогах у всьому світі зросте в 2 рази, або на 1,2 мільярда автомобілів [1]. Проте, будівництво нових автомобільних доріг та реконструкція існуючих лише тимчасово покращує ситуацію із заторами. Доведено, що у довгостроковій перспективі це навпаки призводить до збільшення трафіку та, відповідно, до виникнення заторів і підвищення показника аварійності на дорогах.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я щорічно у світі на дорогах гине біля 1,3 млн. людей та 50 млн. чоловік отримують травми [2]. Однією з вагомих причин погіршення безпеки руху є стан доріг та дорожні умови, які зафіксовані в момент нещасного випадку. Зокрема, невчасно виконані роботи з експлуатаційного утримання доріг, їх «недоутримання», неправильна організація дорожнього руху під час виконання дорожніх робіт, пошкодження або відсутність засобів безпеки дорожнього руху, несвоєчасне інформування учасників про зміни дорожніх умов призводить щороку до половини нещасних випадків в США [3]. Незадовільний стан автомобільних доріг стає причиною приблизно 10% аварій за даними Британського державного агентства автомобільних доріг. ВООЗ вважає, що на підсвідомість водія та його уявлення про безпеку руху найбільший вплив справляють такі показники, як дорожні умови, інтенсивність і склад руху [2]. Під час руху дорожні умови можуть змінюватися через вплив погоди та навколишнього середовища, трафіку та аварійності, стану автомобільних доріг або виконання дорожніх робіт в потоці.

Найбільшою проблемою у сфері управління безпекою руху у світі є відсутність єдиного підходу у виборі системи засобів та заходів щодо моніторингу стану автомобільних доріг, а також встановлення так званого «часу відгуку» на виконання більшості пріоритетних з точки зору безпеки робіт. Тобто, немає жорстких правил щодо того, наскільки вагомий той чи інший дефект або погіршення дорожніх умов і наскільки терміново потрібно його ліквідувати з точки зору ймовірності настання небезпечної ситуації.

Стан дорожньої мережі може справляти як прямий так і непрямий вплив на безпеку руху. Зокрема, дефекти, невчасно виконані роботи, відсутність або пошкодження, погане утримання засобів безпеки руху – створюють ймовірність

настання нещасного випадку як через інженерну невідповідність конструктивного елементу автомобільної дороги, так через здатність вводити в оману користувача доріг (непряма дія на користувача, як наслідок – аварія через людський фактор).

Управління безпекою руху з позиції чинника стану автомобільних доріг можливе завдяки оперативному моніторингу якісних показників доріг та їх елементів з пріоритезацією робіт з усунення негативних факторів.

Концепція розробки інформаційно-управлінської системи моніторингу стану доріг для управління безпекою дорожнього руху полягає у забезпеченні надійних рішень щодо моніторингу стану доріг та дорожніх умов в контексті зростання мобільності дорожнього руху, що призведе до значного покращення безпеки користувачів транспортних засобів.

Для вирішення мети такого дослідження необхідно виконати наступні кроки:

- 1) виконати системний аналіз впливу дорожніх умов та стану автомобільних доріг на безпеку руху;
- 2) здійснити обґрунтування номенклатури показників для оцінювання впливу дорожніх умов та стану автомобільних доріг на безпеку руху;
- 3) розробити математичну модель комплексної оцінки впливу дорожніх умов та стану автомобільних доріг на безпеку руху;
- 4) розробити систему прийняття рішень щодо запобігання порушення безпеки руху на базі математичної моделі комплексної оцінки дорожніх умов та стану автомобільних доріг;
- 5) розробити інформаційно-управлінську систему моніторингу стану доріг та дорожніх умов як складову концепції управління безпекою руху, враховуючи можливість комунікації з Intelligent Transport System.

Результати такої розробки повинні бути оцінені з точки зору соціальної та економічної ефективності, зокрема, наприклад за допомогою аналізу витрат-вигод (Cost-Benefit Analysis).

Список використаних джерел:

1. Доповідь Світового банку «Глобальна мобільність». (2020). URL: <https://www.worldbank.org/en/results/2020/11/11/global-mobility-report-measuring-progress-toward-safe-clean-efficient-and-inclusive-transport>
2. Landmark road safety leaders' summit boosts action to reduce road crash deaths worldwide. (2023). URL: <https://www.who.int/news/item/27-06-2023-landmark-road-safety-leader-s-summit-to-combat-road-crash-deaths-worldwide>
3. Al-Kaisy, A., & Raza, S. (2023). A Novel Network Screening Methodology for Rural Low-Volume Roads. *Journal of Transportation Technologies*, 13(4), p. 599-614. DOI: <https://doi.org/10.4236/jtts.2023.134026>

Червінчук Андрій Васильович

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

КЛАСИФІКАЦІЯ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК СУБ'ЄКТІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ

Повномасштабна війна в Україні створила в країні умови постійної психологічної напруги кожної людини та суспільства в цілому. Щоденні повідомлення про людські жертви та поранення стали буденністю та звичайним явищем у свідомості усіх громадян. Насильницька смерть майже перестала бути резонансною подією суспільного життя, перетворившись на банальну констатацію статистики. Таке ставлення до людських втрат стало характерним не лише до наслідків бойових дій, ракетних атак та артилерійських обстрілів мирного населення, а й до жертв дорожньо-транспортних пригод.

Зміна ставлення до цінності людського життя обумовила зростання дорожньо-транспортного травматизму. Так, за даними Національної поліції у першому півріччі 2023 року кількість автопригод із загиблими та травмованими по країні зросла на 43,4% у порівнянні з минулим роком. На 15,3% більше людей отримали смертельні травми, а кількість травмованих збільшилася на 42,9% [1, с. 30].

Ключовим фактором, що стає причиною виникнення дорожньо-транспортної пригоди є протиправна поведінка учасників дорожнього руху, тобто порушення встановлених правил під час пересування вулицями та автомобільними шляхами. Основними порушеннями правил дорожнього руху, що призводять до загибелі та травмування людей за підсумками 2022 року стали::

- перевищення безпечної швидкості – 40,6%;
- порушення правил маневрування – 20,6%;
- порушення правил проїзду перехресть – 7,9%;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів – 7,7%;
- недотримання дистанції – 4,5%;
- керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 4,2%;
- перехід пішоходів у невстановленому місці – 3,2% [2, с. 30].

Більшість дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими у 2022 році скоєні з вини водіїв легкових автомобілів (45,5%), мотоциклістів (4,0%) та водіїв вантажних автомобілів (4,0%). Також велика кількість автопригод відбулася через порушення правил дорожнього руху пішоходами (2,7%) [2, с. 15].

Зважаючи на наведену статистику, слід дійти висновку, що упередити вчиненню дорожньо-транспортних пригод можливо шляхом запобігання скоєнню порушень правил дорожнього руху його учасниками. Одним із дієвих правових методів запобігання вчиненню правопорушень є притягнення винних

осіб до адміністративної відповідальності. Накладення адміністративних стягнень за вчинені проступки неможливо без правильної кваліфікації діянь, тобто визначення конкретних складів адміністративних деліктів.

Невід'ємною ознакою юридичного складу адміністративного проступку є його суб'єкт – особа, яка вчинила адміністративне правопорушення. Проте поширене тлумачення «суб'єкт проступку» охоплює лише загальні ознаки, не відзначаючи специфіку, характерні особливості правового стану суб'єктів адміністративних проступків у сфері дорожнього руху, не сприяє вирішенню проблем, що виникають у практичній діяльності під час здійснення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ці обставини обумовлюють необхідність більш глибокого аналізу поняття «суб'єкт адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху». Основною ознакою, що характеризує якісне становище суб'єкта цих проступків, є належність особи до учасників дорожнього руху [3, с. 118].

Закон України «Про дорожній рух» визначає, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин.

Згідно Правил дорожнього руху, учасником дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному.

Обидва формулювання дають вичерпний перелік категорій осіб, яких можна вважати учасниками дорожнього руху. Однак, деяких осіб, які пересуваються вулицями і дорогами взагалі не віднесено до будь-якої із зазначених категорій. Зокрема, керманичі гужовим транспортом не віднесені до учасників дорожнього руху, хоча їх права та обов'язки передбачені розділом 7 Правил дорожнього руху.

Крім того, Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24 лютого 2023 року було вперше запроваджено поняття «легкий персональний електричний транспортний засіб» – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину. Хоча вулиці українських міст вже давно наповнені таким новітніми засобами мобільності, правовий статус, права та обов'язки користувачі таких транспортних засобів

залишаються невизначеними. Отже й до учасників дорожнього руху вони не належать.

Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачено, що за порушення правил дорожнього руху до відповідальності можуть бути притягнуті:

- будь-які фізичні особи, які досягли 16 літнього віку (загальний суб'єкт) – за проступки, передбачені статтею 81, частинами 5, 9, 10 статті 121, статтями 121-3, 122-5, 124-1, 125;

- водій – за проступки, передбачені частинами 1-4 та 6-7 статті 121, статтями 121-1, 121-2, 122-2 та частиною 1 статті 126;

- особа, яка керувала транспортним засобом – за проступки, передбачені статтями 122, 123 та 130;

- особа, яка не має права керування – за проступки, передбачені частиною 2 статті 126;

- особа, стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування – за проступки, передбачені частиною 3 статті 126;

- особа, позбавлена права керування транспортними засобами – за проступки, передбачені частиною 3 статті 126;

- особа, яка керує велосипедом – за невиконання вимог до велосипедистів, визначених розділом 6 Правил дорожнього руху, відповідно до частини 2 статті 127;

- особа, яка керує гужовим транспортом – за порушення правил дорожнього руху під час керування гужовим возом або саньми, відповідно до частини 2 статті 127; .

- погонич тварин – за порушення правил перегону тварин по дорогах, відповідно до частини 2 статті 127;

- пішохід – за проступки, передбачені частиною 1 статті 127;

- учасники дорожнього руху – за проступки, передбачені статтями 122-4 та 124.

Крім того, Кодексом України про адміністративні правопорушення визначено, що суб'єктом адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів – приладів контролю за дотриманням правил дорожнього руху з функціями фото-, відеофіксації, які функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксованих в режимі фотозйомки (відеозапису) (за допомогою технічних засобів з функціями запису, зберігання, відтворення і передачі фото-, відеоінформації) є відповідальна особа [4].

Із проведеного аналізу вбачається, що класифікація суб'єктів адміністративних проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має розбіжності з переліком учасників дорожнього руху, визначених нормами Закону України «Про дорожній рух» та Правилами дорожнього руху України. Так, для запобігання уникнення відповідальності осіб, які перебувають за кермом транспортних засобів без законних підстав, тобто не мають посвідчення

водія відповідної категорії, законодавцем було запроваджено такого суб'єкта як особа, яка керувала транспортним засобом. Водночас, визначення суб'єктом адміністративного проступку водія за деякими складами правопорушень залишає можливість уникнення відповідальності та створення індульгенції від накладення стягнень осіб, які вчинили протиправні діяння, але не є водіями, тобто хоч вони і керували транспортними засобами, але не мають посвідчення водія.

Залишаються поза увагою законодавця й керманічі легких персональних електричних транспортних засобів. Наразі ці особи не визнаються суб'єктом адміністративних проступків й не несуть відповідальності за вчинені порушення правил дорожнього руху.

Отже, визначення суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є невід'ємним елементом характеристики складу адміністративного проступку, а тому законодавство про адміністративну відповідальність потребує якнайшвидшого осучаснення та уніфікації з нормами спеціальних законів, що дають визначення учасників дорожнього руху та їх правового статусу.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 6 місяців 2023 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 27.08.2023).
2. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні у 2022 році (науково-аналітичний огляд) / С. С. Вітвіцький, А. В. Червінчук, Ю. Ю. Атаманенко, Є. О. Пилипенко. Київ: ВД Дакор, 2023. 204 с.
3. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакаръ. К. : «МП Леся», 2015. 204 с.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104> (дата звернення: 07.09.2023).

Шрамко Сабріє Сейтжеліївна

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

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ ПРАЦІВНИКАМИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ СТАНУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ¹

Система суб'єктів забезпечення кримінологічної політики України у сфері убезпечення дорожнього руху охоплює органи, які визначають провідні напрями, новітні підходи, завдання, форми та методи убезпечення дорожнього руху; реалізують заходи з реагування на автотранспортні правопорушення, усунення, мінімізації або нейтралізації криміногенних чинників; виявляють криміногенні чинники й сигналізують про них; здійснюють інформаційно-аналітичне забезпечення безпеки дорожнього руху [див. 1, с. 165].

Виконавцем окремих заходів із переліку завдань, визначених Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287, є МВС України. На нього покладається: ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; забезпечення безпеки перевезення пасажирів і вантажів комерційним автомобільним транспортом; здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод та надання медичної допомоги; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху.

Безпосередньо питання щодо здійснення превентивної роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є компетенцією Департаменту патрульної поліції і його відокремлених територіальних підрозділів. Відповідно до Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції від 06.11.2015 р. № 73, Департамент патрульної поліції виконує такі завдання: реалізовує в межах своєї компетенції державну політику у сфері забезпечення публічної безпеки і громадського порядку, охорони та захисту прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності, безпеки дорожнього руху; вживає організаційних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху; виявляє та припиняє факти порушення безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини і умови, що сприяють їх вчиненню; організовує контроль за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів; надає в межах своєї компетенції посадовим і службовим особам та громадянам обов'язкові для виконання приписи про усунення порушень законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, що стосуються

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

забезпечення безпеки дорожнього руху, а у разі невиконання таких приписів – притягує винних осіб до передбаченої законодавством відповідальності; удосконалює регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів [2].

Беручи до уваги наведені завдання та вагому роль патрульної поліції в убезпеченні дорожнього руху, нами досліджено думку працівників патрульної поліції щодо стану дорожньої безпеки в Україні. Опитування проводилося шляхом заповнення онлайн анкети Google Forms та охопило 2 822 респондентів – працівників патрульної поліції по всій території України, окрім окупованої її частини.

Для початку ми запропонували надати власну оцінку безпеки дорожнього руху. Задовільною для всіх учасників дорожнього руху вважають 57% респондентів; на думку 33,6% вона є незадовільною; задовільна лише для водіїв вважають 6,6%, а 2,8% – задовільна лише для пішоходів.

Якщо звернутися до статистичного розподілу найбільш поширених проявів порушень правил дорожнього руху з загиблими та травмованими учасниками дорожнього руху у 2022 році, то із 18 628 зареєстрованих випадків найбільша питома вага припадає на перевищення безпечної швидкості руху (40,5%), порушення правил маневрування (20,6%), порушення правил проїзду перехресть (7,9%), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7,7%), керування транспортними засобами у стані сп'яніння (4,2%). У своєму дослідженні ми намагалися з'ясувати, які порушення правил дорожнього руху найчастіше фіксують респонденти. Відповіді виявилися такими¹: перевищення швидкості – 63,4%; порушення правил маневрування – 26%; порушення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів – 46,1%; порушення правил паркування – 48,8%; ігнорування вимог дорожніх знаків – 55,9%; порушення ПДР пішоходами – 52,2%; керування транспортними засобами у стані сп'яніння – 36%.

При цьому ми поцікавилися, чи дозволяють чинні ПДР у повній мірі забезпечити безпеку руху. Ствердні та спростовні відповіді поділилися рівномірно. Утім, 54% опитуваних вважають, що чинні ПДР не відповідають сучасному рівню технічного розвитку механічного транспорту.

Наразі ми спостерігаємо, що смертність та травматизм на дорогах фактично стали другим фронтом. Відповідно до звітності Департаменту патрульної поліції України у 2022 році зафіксовано на 24% менше дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими ніж у 2021 році, також на 25% знизився і рівень злочинів, передбачених статтею 286 КК України («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»). Ураховуючи стан, у якому перебувала країна перші місяці після повномасштабного вторгнення і той факт, що частина території України була окупована, наведене у відсотках зниження видається лише абстрактною цифрою. Тому актуальним є питання про те, які саме заходи можуть вплинути на покращення безпеки дорожнього руху. Так, на

¹ Опитуваним було запропоновано надати декілька варіантів відповідей.

думку працівників патрульної поліції зниженню аварійності на автошляхах України сприятиме: створення безпечної дорожньої інфраструктури (підземні переходи, огорожі, мінімум перехресть, відсутність зустрічних смуг) (58,1%); суворі покарання (51,5%); якісна підготовка водіїв у автошколах (39,7%); дотримання принципу невідворотності покарання (33,4%); ознайомлення з ПДР починаючи з дошкільного віку (32,7%); збільшення присутності працівників патрульної поліції на автошляхах (31,7%); здійснення профілактичних заходів щодо порушників ПДР працівниками патрульної поліції (23,4%).

У публічному просторі звертається увага на недосконалість української системи покарань за порушення ПДР. У проведеному опитуванні нами також приділена увага і цьому питанню. На запитання чи є достатніми існуючі на сьогодні заходи впливу на порушників ПДР відповіді розподілилися таким чином: «скоріше ні, чим так» вважають 47% респондентів; 27% відповіло «ні»; 14,5% – «так» ще 12% – «скоріше так, чим ні».

Питання формування культури поведінки на дорогах не втрачало актуальності, а у теперішній час ще більше потребує впровадження системної просвітницької й виховної роботи із різними верствами населення. У анкеті ми запитали, чи проводяться патрульною поліцією заходи із запобігання ДТП в освітніх закладах? Ствердно відповіли майже 80% опитуваних. Із них 40,3% вказали, що такі заходи проводяться кожного місяця, 38% – два рази на рік, 01 вересня та в тиждень безпеки дорожнього руху.

Отже, є доцільним пошук конструктивних шляхів співпраці наукових установ, закладів освіти для розроблення актуальних навчальних і просвітницьких програм, спрямованих на формування свідомості учасників дорожнього руху, розроблення системи тренінгів і практично спрямованих занять, які допоможуть сформувати в учасників дорожнього руху навички безпечної правослужбової поведінки як учасників дорожнього руху. Серед фахівців протягом тривалого часу обговорюється питання щодо введення обов'язкового навчання дітей та молоді основам безпеки дорожнього руху. Введення до шкільної програми окремого предмету з вивчення ПДР підтримується і працівниками патрульної поліції (87,5% опитаних).

На нашу думку, однією із умов успішності діяльності у сфері убезпечення дорожнього руху є налагоджена співпраця між органами влади, місцевого самоврядування, правоохоронними органами, науковцями та громадськістю. Про це наголошується і у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Проте, на думку переважної більшості опитаних працівників патрульної поліції, діяльність громадських активістів та організацій з безпеки дорожнього руху не сприяє підвищенню такої безпеки (81%).

У цій публікації оглядово наведено лише частину результатів проведеного дослідження без розгорнутого аналізу та висновків щодо отриманих відповідей, яка, проте, демонструє загальне бачення проблеми безпеки дорожнього руху в Україні працівниками патрульної поліції.

Список використаних джерел:

1. Велика українська кримінологічна енциклопедія. У 2 т. Т. 2: М-Я; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків: Факт, 2021. 870 с.
2. Положення про Департамент патрульної поліції : затверджено наказом Національної поліції 06 листопада 2015 р. № 73 (у редакції наказу Національної поліції 18 листопада 2015 р. № 96). URL: <https://www.npu.gov.ua/acts/pro-zatverdzhennya-polozhennya-pro-departament-patrulnoyi-sluzhbi-zi-zminami> (дата звернення: 21.09.2023).

Юзефович Дмитро Вадимович

старший інспектор сектору розшуку та опрацювання матеріалів дорожньо-транспортних пригод Управління патрульної поліції в Луганській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, капітан поліції

Санжаров Роман Борисович

викладач циклу загально правових дисциплін Маріупольського центру первинної професійної підготовки «Академія поліції» Донецького державного університету внутрішніх справ

ВСТАНОВЛЕННЯ ПРАЦІВНИКАМИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ОБСТАВИН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД З МАТЕРІАЛЬНИМИ ЗБИТКАМИ

Визначення, яке наведене у пункті 1.10 Правил дорожнього руху України говорить, що дорожньо-транспортна пригода – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

Відповідно до норм чинного законодавства наслідки дорожньо-транспортної пригоди можуть містити ознаки як кримінального так і адміністративного правопорушення, а в окремих випадках і цивільно-правового.

Якщо внаслідок дорожньо-транспортної пригоди нікому не завдано тілесних ушкоджень або загибелі людей, прийняття рішення про притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які скоїли зазначену пригоду, покладається на підрозділи Національної поліції, які відповідальні за забезпечення безпеки дорожнього руху.

Встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди в більшості випадків відбувається безпосередньо на місці події при оформленні пригоди. При цьому працівники патрульної поліції складають схему дорожньо-транспортної пригоди, здійснюють опитування учасників пригоди та свідків події, а також інші матеріали. Після чого на підставі встановлених обставин приймається рішення, щодо складання протоколу про адміністративне правопорушення за статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Зазначений механізм прийняття процесуального рішення приймається у випадку коли працівник поліції має у своєму розпорядженні всі необхідні матеріали.

Але на практиці трапляються дорожньо-транспортної пригоди, в процесі оформлення яких в розпорядженні працівників поліції, які прибувають на місце пригоди, відсутні необхідні матеріали для прийняття об'єктивного рішення і виникає необхідність в отриманні додаткових даних. В цьому випадку відповідно до вимог пунктів 5 та 6 розділу IX «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі», затвердженої Наказом МВС № 1395 від 7 листопада 2015 року, поліцейський, який оформлює матеріали ДТП, протягом доби передає оформлені матеріали ДТП для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу поліції, на території обслуговування якого сталася пригода [2].

Уповноважена особа підрозділу поліції під час розгляду матеріалів ДТП повинна в найкоротший строк, але не більше одного місяця з дати вчинення ДТП, встановити всі обставини її скоєння, вжити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи протокол про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний строк надіслати його до відповідного суду [2].

Як свідчить практичний досвід встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди полягає в більшості випадків в усуненні протиріч у викладені обставин пригоди з боку її учасників.

В окремих випадках усунення протиріч завершується шляхом отримання додаткових доказів у вигляді пояснень свідків пригоди, а також інформації з технічних приладів, що мають функцію фото- та відеозйомки. В цьому випадку отримання додаткових доказів відбувається відповідно до статті 251 Кодексу України про адміністративні правопорушення, яка визначає, що доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутності адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [3].

Стаття 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення вказує на те, що обов'язок щодо збирання доказів покладається на осіб, уповноважених на складання протоколів про адміністративні правопорушення [3].

В свою чергу Кодекс України про адміністративні правопорушення визначає лише обов'язок збирання доказів і в свою чергу не визначає процедуру та механізму їх отримання.

Відсутність регламентованого порядку отримання доказів в окремих випадках призводить до неможливості їх отримання через різноманітні причини. Як приклад, у наданій відповіді на запит працівників поліції розпорядник інформації зазначає, що запитувана інформація буде надана лише

відповідно до вимог Кримінального процесуального кодексу України, або просто ігнорує та не надає взагалі ніякої відповіді. Теж саме інколи відбувається з запитами на отримання відеозаписів з камер спостереження в деяких організаціях.

Окремої уваги заслуговують випадки коли для встановлення обставин пригоди виникає необхідність у спеціальних знаннях. Слід зазначити, що у первинній редакції «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі», затвердженій Наказом МВС № 1395 від 07 листопада 2015 року [5], була передбачена процедура залучення експерта, але відповідно до вимог Наказу МВС № 1073 від 11.10.2016 року ця можливість була виключена [4].

Чинний варіант «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі», затвердженій Наказом МВС № 1395 від 07 листопада 2015 року, не містить можливості залучення експерта для встановлення обставин ДТП. В свою чергу стаття 272 Кодексу України про адміністративні правопорушення говорить, що експерт призначається органом (посадовою особою), у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, у разі коли виникає потреба в спеціальних знаннях. Таким чином залучення експерта можливо згідно статті 221 Кодексу України про адміністративні правопорушення у суді в компетенцію якого входить розгляд справи і винесення постанови.

З одного боку чинна редакція «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі», затвердженій Наказом МВС № 1395 від 07 листопада 2015 року, знаходиться в більшій відповідності нормам Кодексу України про адміністративні правопорушення, а з іншого працівники патрульної поліції позбавленні можливостей отримання додаткових відомостей, щодо обставин дорожньо-транспортної пригоди і не в повній мірі дозволяє здійснювати збирання доказів, що в свою чергу призводить до зменшення кількості об'єктивних даних, щодо механізму пригоди і призводить до збільшення часу розгляду справи у суді.

Враховуючи зазначене слід дійти до висновку, що працівники патрульної поліції мають діяти лише відповідно до норм Кодексу України про адміністративні правопорушення і наділені значно меншими процесуальними можливостями в порівнянні зі слідчим.

З метою покращення можливостей встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди необхідно переглянути деякі норми Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також положення «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі».

Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху України : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення 15.10.2023).
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 07.11.2015 р. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15> (дата звернення: 15.10.2023).
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10> (Дата звернення: 15.10.2023).
4. Про внесення змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 11.10.2016 р. № 1073. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/359387__359452 (дата звернення: 20.10.2023).
5. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395 (без змін передбачених МВС №1073 від 11.10.2016). URL: <https://police.kiev.ua/start/333-vii-viii-osoblivosti-oformlennya-materialiv-124-kupar> (дата звернення: 20.10.2023).

Юнацький Мар'ян Олегович

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

ПРЕВЕНТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ У ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРІ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Сьогодні перед нашою державою постає завдання щодо реалізації взятих на себе міжнародних зобов'язань у частині забезпечення високих стандартів законності, уваги до людини, високого рівню забезпечення її прав, свобод та законних інтересів (в тому числі і в транспортному секторі) через реформування органів публічного управління та запровадження їх превентивної діяльності. Серед таких органів важливе значення відведено Національній поліції України [1]. Тому слід звернути увагу на існуючий досвід країн Європейського Союзу з цього питання.

Транспортні системи є джерелом життя сучасного суспільства, полегшуючи рух людей і товарів у межах Європейського Союзу та з'єднуючи його країни-члени. Забезпечення безпеки та безперебійної роботи цих систем має першочергове значення. Превентивна діяльність поліції відіграє

вирішальну роль у стримуванні та реагуванні на загрози у сфері транспорту, захисті громадян та охороні громадського порядку.

Злочини, пов'язані з транспортом, від вандалізму та дрібних крадіжок до організованого тероризму, створюють виклики для безпеки та стабільності ЄС. Сучасний ландшафт транспортної безпеки характеризується еволюцією загроз. Кібератаки на транспортні системи, ризик тероризму та торгівля людьми становлять значні проблеми. Превентивна діяльність поліції повинна адаптуватися для ефективної боротьби з цими загрозами, що виникають [2].

Економічні відмінності, міграційні структури та урбанізація сприяють злочинній діяльності в транспортному секторі. Економічні мотиви спонукають до дрібних злочинів, тоді як імміграційні та демографічні зміни вимагають від правоохоронних органів вирішення конкретних питань, пов'язаних із громадським порядком.

Правоохоронна діяльність на основі розвідувальних даних, зосереджена на аналізі даних і обміні інформацією, відіграє вирішальну роль у запобіганні загрозам безпеці. Ця стратегія дозволяє правоохоронним органам виявляти потенційні ризики та оперативно реагувати на виникаючі проблеми, охороняючи транспортну інфраструктуру та громадський порядок. Інтеграція технологій, таких як системи спостереження та біометрія, підвищує безпеку транспортної інфраструктури. Використання передових технологій забезпечує проактивний підхід до боротьби із сучасними загрозами безпеці.

Європол і Євроюст має ключове значення для сприяння транскордонному співробітництву. Європол ділиться розвідданими та підтримує спільні розслідування, тоді як Євроюст допомагає в юридичних питаннях, пов'язаних із безпекою на транспорті та громадським порядком. Ці органи підвищують ефективність превентивної поліцейської діяльності в ЄС.

Інституції ЄС відіграли важливу роль у гармонізації законів і політики щодо транспортної безпеки. Наприклад, Шенгенська інформаційна система (SIS) забезпечує обмін інформацією та співпрацю, тим самим покращуючи громадський порядок і безпеку.

Превенція є одним із найбільш розлогих напрямів роботи поліції, яка тією чи іншою мірою притаманна всім органам, службам, підрозділам, про що яскраво свідчить Закон України «Про Національну поліцію», в якому до кола основних повноважень поліції віднесено саме здійснення превентивної та профілактичної діяльності у сферах забезпечення публічних безпеки та порядку, безпеки дорожнього руху, запобігання та протидії домашньому насильству чи насильству за ознакою статі, контролю за обігом зброї [3, 4, 5].

Превентивні поліцейські стратегії були ефективними у зниженні злочинів, пов'язаних з транспортом. Покращення розвідки, залучення громади та інтеграція технологій сприяли зниженню рівня злочинності та покращенню громадського порядку в транспортних системах.

Профілактична поліцейська діяльність не тільки зменшила злочинність, але й позитивно вплинула на соціальну та економічну структуру держав-членів ЄС. Безпечні та надійні транспортні мережі сприяють економічному зростанню, соціальному добробуту та громадському порядку. Ініціативи громадської

поліції підвищили задоволеність громадськості та сприйняття безпеки в транспортному секторі. Проактивний підхід до безпеки зміцнює довіру та співпрацю між правоохоронними органами та громадськістю, що веде до зміцнення громадського порядку.

Розглянемо основні рекомендації що розвитку превентивної діяльності поліції ЄС у транспортній сфері. Слід посилити обмін інформацією та оперативну координацію між державами-членами ЄС, Європолем і Євроюстом для ефективного протидії транснаціональним загрозам. Розробити стандартизовані протоколи для заходів безпеки на транспорті, щоб забезпечити узгодженість у всьому ЄС. Виділити ресурси на розробку та впровадження передових технологій для активної боротьби із загрозами безпеці в транспортному секторі. Надати пріоритет навчальним програмам для персоналу правоохоронних органів, зосереджуючись на вмілому використанні технологій, залученні громади та етичних міркуваннях у поліцейській діяльності. Розширювати ініціативи громадської поліції з урахуванням місцевих умов, щоб сприяти довірі та взаємодії. Підвищувати рівень прозорості, підзвітності та механізмів громадського контролю за операціями безпеки на транспорті. Розробляти інформаційні кампанії та освітні програми для інформування громадян про мету та переваги стратегій превентивної роботи поліції. Виділити ресурси для дослідження нових тенденцій злочинності, ефективності превентивних поліцейських стратегій і технологічних досягнень. Зробити акцент на прийнятті рішень на основі даних, використовуючи результати досліджень для інформування про коригування політики та гарантуйте, що стратегії превентивної роботи поліції залишатимуться базованими на фактах [6].

Превентивна поліцейська діяльність є невід'ємною частиною забезпечення транспортної безпеки та громадського порядку в Європейському Союзі. Рекомендації щодо посилення співробітництва в масштабах ЄС, інвестування в технології та навчання, вирішення проблем громадськості та проведення поточних досліджень та оцінки підкреслюють важливість постійного прогресу в цій критичній сфері. Майбутнє транспортної безпеки та громадського порядку в ЄС залежить від проактивних та адаптивних стратегій, які захищають громадян та транспортну інфраструктуру.

Список використаних джерел:

1. Барба В. Є. Нормативно-правове регулювання взаємодії територіальних підрозділів Національної поліції та органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення публічної безпеки та порядку. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 69–83. DOI: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2018.5>
2. Ling, R. et al.. Participation community crime prevention: who volunteers for police work? *Policing*, 29(3), 2006, Pages 464-481.
3. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 40-41.
4. Положення про Національну поліцію : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877. Урядовий кур'єр. 2015. № 207.

5. Булатін Д. О. Поняття «превенція» і «превентивна діяльність» в адміністративно-правовому аспекті. Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія». 2018. Вип. 1. С. 15-22.

6. Bland N., Calder A., Fyfe N. Public Policy Reform and Police Prevention Practice: A Journey Upstream? Policing: A Journal of Policy and Practice, Volume 15, Issue 3, September 2021, Pages 1882–1893, <https://doi.org/10.1093/police/paab008>

Юнацький Мар'ян Олегович

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

Діхтяренко Юлія Іванівна

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

**РОЗГЛЯД ДЕЯКИХ АСПЕКТІВ ПІДТРИМАННЯ БЕЗПЕКИ НА
ТРАНСПОРТІ ЗА РАХУНОК ПРЕВЕНТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПОЛІЦІЇ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ**

Визначення організаційно-правових основ діяльності підрозділів превентивної діяльності Національної поліції України, в тому числі і на транспорті, обумовлює розробку та визначення наступних категорій: цілей, завдань діяльності, структурно-організаційних і компетенційних елементів, спрямованих на забезпечення прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки та порядку, а також надання в межах, визначених законом, послуг особам [1, 2]. Таким чином, стає актуальним питання ознайомлення з досвідом превентивної діяльності поліції країн ЄС.

Етичні міркування в превентивній поліцейській діяльності мають першочергове значення. Профілактична діяльність, особливо в транспортному секторі, часто передбачає використання технологій, спостереження та збір даних. Етичні проблеми виникають, коли ці заходи порушують права особи на приватне життя та належну правову процедуру. Яскравим прикладом цього є використання технології розпізнавання облич у транспортних вузлах. Хоча це може підвищити безпеку, це також викликає питання щодо масового стеження та можливого зловживання. Щоб вирішити ці занепокоєння, інституції ЄС встановлюють чіткі етичні принципи для превентивної поліцейської діяльності. Прозорість збору даних, використання алгоритмів і захист особистої інформації є життєво важливими. Такі історичні приклади, як викриття Сноудена щодо масового стеження спецслужбами, підкреслюють необхідність суворих гарантій.

Питання громадянських свобод і конфіденційності тісно переплітаються з проблемами етики. Превентивні поліцейські заходи, такі як випадкові обшуки сумок або профілювання пасажирів, можуть сприйматися як втручання в громадянські свободи. Напруга між збереженням громадської безпеки та дотриманням індивідуальних свобод призвела до кількох юридичних проблем.

У відповідь країни-члени та інституції ЄС ухвалили такі заходи, як Загальний регламент захисту даних (GDPR), щоб захистити особисту конфіденційність. Помітні історичні приклади включають судові справи, подані до Європейського суду з прав людини, де особи оскаржували законність превентивної діяльності поліції, яка порушувала їхні права на конфіденційність [3].

Успіх превентивної поліцейської діяльності в транспортному секторі значною мірою залежить від довіри та співпраці з боку громадськості. Негативне сприйняття поліцейської діяльності, відсутність довіри до правоохоронних органів або досвід дискримінації можуть підірвати ефективність цих стратегій. Громадське сприйняття формується прозорістю, підзвітністю та поведінкою правоохоронних органів. Історичні приклади включають протести проти расового профілювання під час перевірок безпеки в аеропортах і суспільний скептицизм щодо використання сканерів тіла. Такі інциденти можуть підірвати довіру до превентивних заходів поліції.

Для вирішення проблем громадського сприйняття та довіри важливі залучення громади, програми охоплення та ініціативи щодо прозорості. Правоохоронні органи повинні працювати над розбудовою позитивних стосунків із суспільством і забезпечувати, щоб їхня діяльність здійснювалася за принципом справедливості та поваги до громадянських свобод.

Профілактичні поліцейські заходи продемонстрували ефективність у зниженні рівня злочинності в транспортному секторі. Використовуючи стратегії на основі розвідувальних даних і залучення громади, правоохоронні органи можуть запобігти злочинній діяльності. Історичним прикладом зниження рівня злочинності є посилення заходів безпеки, запроваджених після вибухів у Лондоні 2005 року, що призвело до значного зменшення терористичних атак у транспортній системі міста [4].

Зниження рівня злочинності також поширюється на дрібні злочини, такі як крадіжки та вандалізм, які можуть порушити безперебійну роботу транспортних систем. Ефективна присутність персоналу правоохоронних органів і помітні заходи безпеки можуть стримувати потенційних правопорушників, сприяючи загальному зниженню злочинності.

Профілактична діяльність поліції має далекосяжні соціальні та економічні наслідки. Безпечні транспортні системи сприяють економічному зростанню, сприяючи розвитку туризму, торгівлі та інвестицій. Коли мандрівники та бізнесмени мають впевненість у безпеці транспортних вузлів, вони, швидше за все, братимуть участь у господарській діяльності.

Історичні приклади включають економічне відродження Нью-Йорка після реалізації поліцейської стратегії «розбитих вікон», яка була зосереджена на вирішенні дрібних правопорушень. Так само в ЄС інвестиції в транспортну

безпеку призвели до зростання туризму, торгівлі та економічного процвітання [5].

У соціальному плані превентивна поліцейська робота покращує громадськість с благополуччя шляхом зменшення страху злочинності. Люди частіше користуються громадським транспортом, коли почуваються в безпеці та захищені, що покращує якість життя та соціальні взаємодії. Ініціативи громадської поліції зіграли значну роль у підвищенні задоволеності громади та сприйняття безпеки в транспортному секторі. Коли правоохоронні органи взаємодіють із громадськістю, зміцнюють довіру та вирішують проблеми громади, люди почуваються безпечнішими та задоволенішими.

Історичні приклади показують, що програми охорони громадського порядку, такі як ініціатива «Поліцейські в поїздах» у деяких європейських містах, не лише зменшили рівень злочинності, але й покращили задоволеність пасажирів та сприйняття безпеки. Більша ймовірність того, що пасажирів повідомлять про підозрілу діяльність, що допомагає в профілактичних зусиллях. Крім того, видима присутність персоналу правоохоронних органів і заходи безпеки підвищують сприйняття безпеки. Мандрівники частіше обирають громадський транспорт, якщо сприймають його як безпечний і надійний спосіб подорожі [4].

Підсумовуючи, виклики та критика, пов'язані з превентивною поліцейською діяльністю в транспортному секторі, включають складні питання етики, громадянських свобод, розподілу ресурсів і громадського сприйняття. Ці проблеми найкраще вирішити за допомогою чіткої політики, прозорості та залучення громади. Крім того, ефективність превентивної поліцейської діяльності проявляється у зниженні рівня злочинності, соціальному та економічному впливі та підвищенні задоволеності громади та сприйняття безпеки. Ці результати підкреслюють важливість постійних інвестицій у превентивні поліцейські стратегії для забезпечення безпеки транспортних систем Європейського Союзу.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 40-41.
2. Положення про Національну поліцію : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877. Урядовий кур'єр. 2015. № 207.
3. Does police patrol in large areas prevent crime? Revisiting the Kansas City Preventive Patrol Experiment. / Weisburd, David; Wilson, David B.; Petersen, Kevin et al. In: *Criminology and Public Policy*, 2023.
4. Novak, K. J., Fox, A. M., Carr, C. M., & Spade, D. A. . The efficacy of foot patrol in violent places. *Journal of Experimental Criminology*, 12(3), 2016, 465–475.
5. Piza, E. L., Wheeler, A. P., Connealy, N. T., & Feng, S. Q. Crime control effects of a police substation within a business improvement district: A quasi-experimental synthetic control evaluation. *Criminology & Public Policy*, 19(2), 2020, 653-684.

*Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
17 листопада 2023 року*

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ**

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
Міжнародної науково-практичної конференції
«Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення»**

50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21