



**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ**

**«РЕАЛІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК  
ПУБЛІЧНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ  
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ  
ПІД ЧАС ВІЙНИ ТА  
У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД»**

**м. Кривий Ріг**



Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 18 листопада 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 189 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет  
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ  
(протокол № 4 від 30 листопада 2022 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період», 18 листопада 2022 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 транспортної безпеки під час війни та у повоєнний період.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

## ЗМІСТ

<b>Атаманенко Ю.Ю.</b> Окремі аспекти вдосконалення методики фіксування місця вчинення ДТП за допомогою БпЛА	6
<b>Багіров Е.Г.</b> Зміна підготовки водіїв до керування транспортними засобами під час воєнного стану в державі	9
<b>Батиргарєєва В.С.</b> Питання методології у кримінологічному вивченні правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні	11
<b>Борисенко Т.В.</b> Перевірка водія на стан сп'яніння: практично-правовий аспект	15
<b>Брисковська О.М.</b> Окремі аспекти позитивного міжнародного досвіду безпеки дорожнього руху	18
<b>Вайда Т.С.</b> Боротьба з використанням у громадському транспорті музичного продукту держави-агресора як актуальний напрям реформування законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах російсько-української війни та в повоєнний час	21
<b>Веселов М.Ю.</b> Проблема повторності керування транспортними засобами у стані сп'яніння та шляхи її правового вирішення	25
<b>Геращенко О.С.</b> Деякі аспекти підготовки водіїв у період воєнного стану в Україні	28
<b>Гірін І.В.</b> Ресурсозбережні заходи у сфері безпеки дорожнього руху	31
<b>Гладчук Д.І.</b> Діяльність Державної служби України з безпеки та транспорту під час російсько-української війни	35
<b>Грачова О.Ю., Лук'янчиков Б.Є.</b> Алкогольне сп'яніння як передумова вилучення автомобіля в умовах воєнного стану	39
<b>Грицак М.П., Пацеляк Р.Я., Власенко С.В.</b> Громадська діяльність у сфері безпеки дорожнього руху в період правового режиму воєнного стану	42
<b>Гузенко О.П.</b> Оцінка проблем безпеки руху на залізничному транспорті	46
<b>Долгий М.Л., Дрозденко Н.В., Кушнір В.А., Макаренко А.М., Стрюк М.П.</b> Уміння надавати домедичну допомогу постраждалому при ДТП – запорука збереження його життя	49
<b>Домінік А.М., Павлюк Ю.Е.</b> Особливості обслуговування протипожежних машин в умовах війни	53
<b>Домінік А.М., Чіх О.Я.</b> Особливості порятунку учасників дорожньо-транспортних пригод в умовах війни	56
<b>Дубляк М.В.</b> Застосування системи фіксації та аналізу порушень Правил дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану	58
<b>Żywucka – Kozłowska Elżbieta.</b> Legislation of the Republic of Poland in the field of road safety	61
<b>Забеділіна А.І.</b> Убезпечення пішоходів та пасажирів від ураження під час ракетних та артилерійських обстрілів	65
<b>Кадала В.В.</b> Огляд законодавчих новацій безпеки руху залізничним транспортом	69

<b>Калініна А.В.</b> Убезпечення дорожнього руху в умовах воєнного стану	72
<b>Кисельова М.С.</b> Досвід впровадження нульової толерантності до смертності на дорогах у Швеції (на прикладі концепції Vision Zero)	75
<b>Ковальчук О.В.</b> Оцінка безпеки руху на залізничному транспорті: проблематичний аспект та його наслідки	78
<b>Коллер Ю.С.</b> Щодо врегулювання питань у сфері використання засобів мікромобільності в Україні	81
<b>Колодяжний М.Г.</b> Економічна засада забезпечення дорожнього руху: європейська теорія та практика	84
<b>Corbalan Soler Ana, Francisca Maria Ferrando Garcia.</b> Spanish legislation in the field of road safety	87
<b>Creanga Liliana.</b> State and society security – fundamental European social values	89
<b>Логвиненко Б.О.</b> Реалізація програми Vision Zero у сфері безпеки дорожнього руху в Україні: окремі аспекти	94
<b>Лоїк В.Б., Синельников О.Д., Гончаренко М.О.</b> Організація надання домедичної допомоги постраждалим під час бойових дій від хімічного та радіаційного ураження	97
<b>Лосинець А.С.</b> Особливості порятунку та надання першої допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод	100
<b>Любич Д.О.</b> Правила поведінки учасників дорожнього руху під час російсько-української війни	104
<b>Ляшук О.Л., Бодоряк Ю.Д., Цьонь О.П.</b> Оптимізація безпеки руху на нерегульованих пішохідних переходах	106
<b>Марценишин Ю.І.</b> Заходи державного нагляду (контролю) на наземному транспорті та державного ринкового нагляду	110
<b>Маслянюк С.В.</b> Права та обов'язки особи, яка керує транспортним засобом: проблеми та дискусії щодо правового визначення	112
<b>Мисливий В.А.</b> Відповідальність військовослужбовців іноземних країн за кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху, вчинені в Україні	116
<b>Науменко В.В.</b> Недоліки Правил дорожнього руху – причини дорожньо-транспортних пригод	120
<b>Нестерцова-Собакарь О.В.</b> Значення адміністративно-правової профілактики у протидії дитячого дорожньо-транспортного травматизму	123
<b>Носенко О.М.</b> Актуальні питання дослідження технічного стану транспортних засобів	126
<b>Пастух І.Д.</b> Напрямки законодавчого регулювання адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння під час війни в Україні	131
<b>Пилипенко Є.О.</b> Щодо судового розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в реаліях воєнного стану: нагальні проблеми та шляхи їх подолання	135
<b>Приходько В.І.</b> Дорожній рух в умовах воєнного стану: адміністративно-правовий аспект	137

<b>Рейцен Є.О.</b> Вирішення стратегічних проблем з підвищення безпеки дорожнього руху в містах України	140
<b>Синельников О.Д., Лоїк В.Б., Гончаренко М.О.</b> Порядок надання домедичної допомоги та алгоритм дій при дорожньо-транспортних подіях в умовах війни	144
<b>Слотвинський М.С.</b> Безрозбірне відновлення агрегатів як технологічний аспект експлуатації колісних транспортних засобів	147
<b>Собакарь А.О.</b> Завдання адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму	151
<b>Столярова О.О.</b> Правове регламентування безпеки руху на залізниці	154
<b>Сулова Р.Д.</b> Осучаснення законодавчих аспектів з питань безпеки руху на залізниці	157
<b>Терещенко О.О.</b> Діяльність патрульної поліції у сфері недопущення порушень Правил дорожнього руху з початку повномасштабного вторгнення росії на територію України	159
<b>Удалова Н.М.</b> Правове регулювання діяльності поліції у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану	161
<b>Фещук Ю.Л., Ніжник В.В., Циганков А.О., Сізіков О.О.</b> Особливості планування систем зарядки електромобілів в Україні	164
<b>Христич І.О.</b> Проблеми безпеки дорожнього руху у повоєнний період	167
<b>Червінчук А.В.</b> Адміністративна відповідальність вантажовідправника за порушення правил перевезення великовагових та великогабаритних вантажів	170
<b>Шафорост С.О., Головня С.Б., Партика С.В.</b> Використання спеціальних звукових та світлових сигнальних пристроїв на транспортних засобах Служби безпеки дорожнього руху Державної прикордонної служби України	174
<b>Шеховцова В.В.</b> Щодо питання обрахунку вартості життя людини та сукупного збитку від дорожньо-транспортних пригод	177
<b>Шрамко С.С.</b> Соціально-економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод	180
<b>Щуцька Ю.В.</b> Дослідження проблематичних сегментів розвитку підприємств залізничної галузі: безпека руху та якісний компонент послуг по перевезенню	183
<b>Юнацький М.О.</b> Огляд деяких аспектів відповідальності за порушення Правил дорожнього руху в Україні та Німеччині	186

**Атаманенко Юлія Юріївна**

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

## **ОКРЕМІ АСПЕКТИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ФІКСУВАННЯ МІСЦЯ ВЧИНЕННЯ ДТП ЗА ДОПОМОГОЮ БПЛА**

У період війни питання щодо безпеки громадян на транспорті та дорогах, набуло вагомого змісту. Адже збільшення дорожнього трафіку, встановлення блокпостів та пошкодження доріг змусило переглянути підходи до організації дорожнього руху шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які мають можливість системно охопити усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху.

Наразі, загальноприйнятий спосіб фіксування дорожньо-транспортних пригод (ДТП) на місці події, шляхом складання схем місця ДТП на паперовому носії від руки, за результатами попередньо проведених замірів вимірювальними інструментами, має низку недоліків, тому пропонується розглянути можливість застосування більш досконалих методів фіксації місця ДТП. Проаналізувавши фотограмметричний метод отримання моделі місця ДТП, лазерне сканування місця ДТП, сканування місця ДТП за технологією «Project Tango» та 3D-візуалізацію місця скоєння ДТП за результатами аерознімання, можна дійти висновку, що саме аерознімання за допомогою безпілотних літальних апаратів (БпЛА) в умовах сьогодення є найбільш перспективним для підрозділів Національної поліції України.

Однак, при створенні нових технічних методів, завжди виникають проблеми пошуку нових, більш ефективних, конструкторсько-технологічних рішень, і насамперед таких, які переважають рівень існуючих чи новостворених. Інтенсивний розвиток сучасних технологій та умови сьогодення спричинені збройною агресією РФ, сприяли трансформації наукового напрямку дослідження, і на базі цих розробок запропоновано удосконалення окремих аспектів раніше запатентованого способу фіксування дорожньо-транспортних пригод [1].

Удосконалення способу фіксування дорожньо-транспортних пригод полягає у використанні нових сучасних методів та підходів, що відрізняються від традиційних, та умовно поділяють загальний процес на етапи фіксування. Перш за все, це підготовчий етап, який полягає в тому, що працівнику Національної поліції України, що здійснює оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП [2], перш ніж почати фіксування ДТП із використанням безпілотних літальних апаратів рекомендується:

- 1) отримати висновок про придатність до керування БпЛА від Центральної лікарської льотної комісії;
- 2) пройти професійне навчання щодо керування БпЛА;
- 3) ознайомитися з процесом фіксування ДТП із використанням БпЛА;

4) детально вивчити рекомендації щодо вибору висоти польоту під час фіксування ДТП та параметрів, які стосуються застосування БпЛА за різних погодних умов.

Задля швидкого та якісного розслідування дорожньо-транспортної пригоди, службовий автомобіль співробітника Національної поліції України рекомендовано забезпечити комплектом, який відповідатиме критеріям «якість-ціна-технічні характеристики», а саме:

- 1) квадрокоптером DJI Mavic Air 2;
- 2) проводом PGYTECH USB A – Type-C (35 cm);
- 3) кріпленням планшету для DJI Mavic Air, Pro і Platinum;
- 4) планшетом Apple iPad Pro 10.5 Wi-Fi + Cellular 512GB Gold (MPMG2);
- 5) стилусом універсальним STR Stylus Pen (для будь-яких сенсорних екранів);
- 6) принтером Canon PIXMA TR150.

Технологія фіксування адміністративних правопорушень із використанням БпЛА полягає у наступному:

- працівник Національної поліції України вивчає прилеглу ситуацію місця скоєння ДТП;
- обирає оптимальну висоту знімання згідно з рекомендаціями;
- здійснює налаштування БпЛА до польоту відповідно до інструкцій;
- запускає БпЛА над місцем аварії на обрану фіксовану висоту;
- виконує цифрове аерознімання;
- здійснює посадку БпЛА на рівному відкритому майданчику;
- учасники ДТП усувають автомобілі з проїзної частини;
- опрацьовує усі отримані матеріали ДТП на планшеті, використовуючи ГІС-технологію.

Отриманий ортофотоплан місця ДТП, можна використовувати як доказ у справах про адміністративні правопорушення та у кримінальних провадженнях. Його можна роздрукувати або підписати кваліфікаційним електронним підписом та використовувати як електронний доказ.

Основними перевагами такого способу є:

- точність вимірювання;
- точність фіксації конфігурації ділянки дороги;
- швидкість оформлення матеріалів;
- можливість проведення додаткових вимірювань без повторного огляду місця ДТП.

Отже, удосконалені аспекти раніше запатентованої методики фіксування адміністративних правопорушень за допомогою БпЛА – це інноваційна складова забезпечення транспортної безпеки в Україні, яка знизить експлуатаційні витрати та вимоги до співробітників поліції, підвищить інформативність й повноту зібраної інформації для успішного та ефективного виконання завдань підрозділами Національної поліції України, у тому числі під час війни та у повоєнний період.

### **Список використаних джерел:**

1. Спосіб фіксування дорожньо-транспортної пригоди : пат. 111352 Україна: МПК (2016.01) G08G 1/00, G03B 15/00; № u 2016 04208; заявл. 18.04.2016; опубл. 10.11.2016, Бюл. № 21.

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: 04.11.2022).

3. Атаманенко Ю. Ю. Методика фіксування місця вчинення ДТП за допомогою БПЛА: окремі аспекти вдосконалення // Правовий часопис Донбасу. 2021. № 4 (77). С. 198-204.



## **Багіров Ельман Газрат-Огли**

*курсант 214 навчального взводу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції*

## **Терещенко Олександр Олександрович**

*викладач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, капітан поліції (науковий керівник)*

### **ЗМІНА ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В ДЕРЖАВІ**

З початку війни, водії зіткнулися з великою проблемою. Яка застала всіх зненацька.

Відповідно до таких Законів України, як «Про правовий режим воєнного стану» [1], «Про дорожній рух» [2], та Указу Президента України, який був прийнятий з 24 лютого 2022 р. № 64 «Про введення воєнного стану в Україні» Кабінет Міністрів України [3], встановлено, що в період дії правового режиму воєнного стану в Україні чи окремих її місцевостях зазначається про те, що:

- обмін посвідчення водія та отримання його в разі заміни, втрати або викрадення здійснюється без подання до територіальних органів з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ відповідної медичної довідки встановленого зразка;

- прийняття практичного іспиту для перевірки навичок з водіння транспортними засобами таких категорій як «A1», «A» та «B1» проводиться виключно на спеціальних для цього майданчиках для навчання з початкового керування транспортними засобами, а категорій наприкладі як «B», «BE», «C», «C1», «CE», «C1E», «D», «D1», «DE», «D1E» – виключно в умовах дорожнього руху на маршрутах, які визначаються територіальними органами, які надають сервісні послуги Міністерства внутрішніх справ України;

- право на керування транспортними засобами категорій – «C», «C1» надається особам, які мають посвідчення водія категорії «B» і навички керування транспортними засобами цієї категорії та мають стаж більше трьох років протягом останнього часу. Далі необхідно пройти перепідготовку з практичного керування транспортними засобами за встановленими програмами та скласти практичний іспит на право керування транспортними засобами категорій «C», «C1»;

- навчання з практичного керування водієм транспортного засобу категорій – «C», «C1» проводяться не більше п'яти годин щоденно;

- робочі програми, плани для підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв з урахуванням збільшення щоденної кількості годин навчання з практичного керування для таких категорій як «C», «C1», спеціальними закладами та їх філіалами, іншими відокремленими закладами з

відповідними територіальними, органами для надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ має не погоджуватися з такими кваліфікаційними сервісами, де не має контролю над цією компанією;

- зупинити на період дії правового режиму воєнного стану в Україні або окремих її місцевостях дію пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 6 жовтня 2021 р. № 1045 «Про внесення змін до типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів»;

- кредитованим закладам та їх філіалам (іншим відокремленим підрозділам), що проводять підготовку та перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, протягом строку 90 днів з дня припинення або призупинення воєнного стану в Україні або окремих її місцевостях, районах завершити приведення робочих програм і планів з підготовки та перепідготовки і підвищення навичок кваліфікації водіїв у відповідність до навчальної програми підготовки та перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів [4].

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. Дата оновлення: 29.09.2022. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#doc\\_info](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#doc_info)

2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 27.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

3. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64. Дата оновлення: 17.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text>

4. Деякі питання підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами в період дії воєнного стану на території України або окремих її місцевостях : Постанова Кабінету Міністрів України № 360 від 25.03.2022 року. Дата звернення: 25.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/360-2022-%D0%BF#Text>

**Батиргарєва Владислава Станіславівна**

*директор Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, головний науковий співробітник Державної наукової установи «Інститут інформації, безпеки і права» Національної академії правових наук України, доктор юридичних наук, професор*

## **ПИТАННЯ МЕТОДОЛОГІЇ У КРИМІНОЛОГІЧНОМУ ВИВЧЕННІ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

Як повідомляє ВООЗ, щорічно в результаті дорожньо-транспортних пригод обривається життя приблизно 1,3 млн людей; ще від 20 до 50 млн людей отримують не смертельні травми, причому багато хто отримує інвалідність внаслідок травми [1]. У поточному році лише на 1 липня 2022 р. загибло 679 тис. осіб [2]. Збитки від ДТП у більшості країн складають у середньому близько 3% ВВП [3]. За власними розрахунками збитків для людського потенціалу, проведеними у 2020 р., кількість YPLL (Years of Potential Life Lost – В.Б.) внаслідок передчасної смерті склала 98 039 років, а кількість працездатних років – 82 677. У матеріальному вимірі збитки від непрожитого життя осіб, які загинули протягом 2020 р. у ДТП, дорівнювалися 308 млн доларів США [4, с. 2875].

Розуміючи масштабність проблеми, міжнародне товариство прагне до уніфікації підходів у запровадженні й експлуатації небезпечних у технічному плані об'єктів, призначених для переміщення людей і вантажів, а так само опікується питаннями зниження високих показників дорожньої смертності і травматизму насамперед у тих регіонах світу, ситуація в яких близька до критичної.

Амбітні завдання суто практичної спрямованості, напевно, не можна реалізувати без визначення чіткого алгоритму наукової розвідки, в якій неабияке значення мають так звані вхідні дані та надійність джерел, з яких вони отримуються, відібраний та застосовуваний у процесі набуття необхідних відомостей інструментарій, попередні висновки, зроблені у результаті узагальнення й аналізу зібраного емпіричного масиву, синтез окремих фрагментів у цілісну картину знання, а так само підготовка прогностичних розрахунків впливу цього знання на стан вирішення проблеми та ін. Зазвичай, у дослідницькому процесі цей алгоритм побудови наукового знання зветься методологією дослідження.

Першою методологічною проблемою, з якою стикається дослідник, полягає в тому, що сьогодні у світі існують різні підходи до визнання тих чи інших діянь учасників дорожнього руху правопорушеннями та відмінні методики обрахування збитків, завданих внаслідок дорожнього травматизму, не говорячи вже про специфічні заходи щодо запобігання аварійності на дорогах аж до самих несподіваних. Так, наприклад, у США запроваджені телефони довіри, за яким учасники дорожнього руху можуть повідомити про занадто

агресивних водіїв, на пошук яких негайно виїжджають поліцейські патрулі. Поліція регіону Мадх'я-Прадеш запровадила практику обклеювати тваринам, зокрема коровам, роги стрічкою, що відбиває світло, щоб їх було краще видно в темний час доби. До речі, для пілотного проекту обрали 300 тварин, ідея показала себе добре, згодом її планують поширити по всій країні [5, 6]. Автор тез спостерігала в Латинській Америці (Болівія) за тим, як добровільні помічники поліцейських, одягнуті у костюми диких тварин, перешкоджали руху транспортних засобів правопорушників і пояснювали, що саме порушили водії.

Отже, перше завдання, від розв'язання якого залежатиме весь подальший хід дослідження, є визначення предмета кримінологічного вивчення. Цілком зрозуміло, що таким предметом насамперед є правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, «каталог» яких наводиться у розділі XI КК України («Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»). Загалом у зазначеному розділі Кодексу міститься дев'ятнадцять статей, якими встановлюється кримінальна відповідальність за протиправні діяння, що порушують правила безпеки та експлуатації транспорту, призводячи до суспільно небезпечних наслідків. Однак, закономірно виникає запитання, а чи всі ці діяння підпадають під дослідницький «інтерес» ученого з огляду на окреслений ракурс суспільного буття? Не викликає сумнівів, що безпека руху та експлуатації інших транспортних засобів (водних, залізничних, повітряних та ін.), окрім тих, що переміщуються автошляхами, має свою власну специфіку. При цьому втрати людського потенціалу є на порядок нижчими за збитки, що завдаються саме на автошляхах. Тому є всі підстави виокремлювати подібні випадки у самостійний блок пізнання.

Попутно виникає запитання, а що ще входить до предмета дослідження? Якщо кримінально карані правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту – це, образно кажучи, основний предмет нашого дослідження, то (послугуючись певною аналогією з теорією складу злочину) додатковим обов'язковим предметом кримінологічного вивчення є фонові для злочинності явища (припустимо, адміністративні делікти) і стан правосвідомості громадян і суб'єктів запобіжної діяльності. Звісно ж, вади правосвідомості у кримінологічній науці нерідко відносять теж до фонових явищ, однак їх роль у детермінації автотранспортних правопорушень є настільки вагомою, що їх слід звести до рангу принаймні самостійного елемента у предметі дослідження автотранспортної безпеки.

Ще одне завдання методологічного плану, що постає перед дослідниками, які вивчають явище автотранспортних порушень, пов'язується із надійністю джерел отримання відповідної інформації та сумісністю показників, якими характеризується кількісно-якісна модель наявної ситуації. Особливо це є важливим, коли йдеться про непоправні збитки для людського потенціалу [7, с. 14]. На теперішній час у різних країнах і регіонах світу існують певні відмінності у веденні статистичного обліку ДТП та осіб, які постраждали внаслідок цього. Подібна практика ускладнює завдання ВООЗ під час

складання періодичних звітів про дотримання дорожньо-транспортної безпеки чи то у певному регіоні, чи то у світі в цілому. Навіть більше. Статистичні «різночитання» можуть існувати й у межах однієї й тієї самої держави. Так, наприклад, в Україні принаймні три державних відомства ведуть статистику дорожньо-транспортних пригод. До них належать Державна служба статистики України, Офіс Генерального прокурора та МВС України. Ці відомості через специфіку обліку випадків ДТП та постраждалих осіб можуть різнитися, на що звертають увагу українські вчені Н. О. Гуторова та О. М. Руднева [8, с. 2]. У той самий час звернення до статистики Європейського регіонального бюро ВООЗ, що готує періодичні огляди про загибель людей на автошляхах Європи, показує, що джерелом інформації про стан автотранспортної безпеки в Україні, яким послуговується зазначена організація, виступає статистична інформація МВС України.

Ця непроста методологічна проблема ще більше ускладнюється внаслідок тривання у країні воєнного стану. У подібній ситуації не уявляється можливим здійснити об'єктивний аналіз не лише стану правопорушень на автошляхах, а й визначитися з оцінкою кількісно-якісних показників будь-якого виду кримінально караних деліктів. Принаймні виникає необхідність в обґрунтуванні логіки обчислення та порівняння статистичних даних між собою у періоди до збройної агресії проти України і від початку воєнних дій. У майбутньому виникатиме і таке запитання: а чи будуть співставними показники, що характеризують стан правопорушень періоду відсічі збройної агресії та етапу відновлення України?

Далі. У теперішній час в явищі правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні виникають абсолютно нові особливості, внаслідок чого оцінкою стану безпеки у цій сфері має охоплюватися як аналіз «традиційного» причинного комплексу зазначеного різновиду злочинності, так й аналіз нових тенденцій у розвитку цього явища, зумовлених особливостями нашої теперішньої дійсності. Крім того, в умовах воєнного стану дослідникам доцільно окремо аналізувати особливості стану безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в тих чи інших регіонах країни з огляду на ступень наближеності останніх до театру воєнних дій.

Водночас у контексті розв'язання методологічних проблем слід виділити й ті завдання, що набувають нового звучання у теперішній ситуації. Такими завданнями, зокрема, є: визначення місця і ролі громадського сектору в забезпеченні дорожнього руху в умовах воєнного стану та розробка пропозицій щодо форм кооперації із правоохоронними органами у дотриманні безпеки на дорогах; підвищення рівня обізнаності населення щодо порядку дій у випадку дорожньо-транспортної пригоди в умовах воєнного стану, в тому числі й щодо алгоритмів дії різних учасників дорожнього руху у травмонебезпечній ситуації; застосування ефективних форм впровадження українськими науковцями результатів, отриманих під час проведення дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Таким чином, грамотне розв'язання проблем методологічного плану під час проведення кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього

руху та експлуатації транспорту особливо в теперішній час має неабияке значення. Адже до цього Україна ніколи не зіштовхувалася з такими масштабними для нашого суспільства викликами, що виникли внаслідок воєнної агресії РФ і що потребують негайного опрацювання.

**Список використаних джерел:**

1. Road traffic injuries. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/>.
2. Data visualization: Death on the roads. URL: <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/>.
3. Road traffic injuries. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/>.
4. Batorygareieva V. S., Shramko S. S., Samoiloova O. M. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social–legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV. Is. 11. Part 2. November 2021. P. 2870-2876.
5. Какие меры предпринимаются в разных странах для обеспечения безопасности дорожного движения. URL: <http://rg.ru>.
6. Как в разных странах снижается аварийность на дорогах. URL: <https://quto.ru/journal/autorambler/kak-v-raznyh-stranah-snizhayut-avariynost-na-dorogah.htm>.
7. Батиргареева В. С. Оцінка втрат людського потенціалу внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні та Всесвітньою організацією охорони здоров'я. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С. 14-16.
8. Gutorova N., Rudnyeva O. Preventative role of criminal law for traffic safety. *Society. Health. Welfare*. SHS Web of Conferences 68, 01012 (2019). 9 p. URL: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012>.

**Борисенко Тетяна Василівна**

*викладач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

## **ПЕРЕВІРКА ВОДІЯ НА СТАН СП'ЯНІННЯ: ПРАКТИЧНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

В Україні в усі часи проблемам забезпечення безпеки дорожнього руху приділялася чимала увага. Серед найбільш суспільно небезпечних порушень правил дорожнього руху можна виокремити правопорушення, передбачене статтею 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» [1].

В останні роки санкція цієї статті змінювалась в сторону посилення відповідальності. Водночас, через недоліки законодавства, що визначає відповідальність в цій сфері, багатьом правопорушникам часто вдається уникати відповідальності [2, с. 141].

Незважаючи на значну кількість наукових досліджень, що проводяться провідними вченими-адміністративістами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, дослідження з питань перевірки водія транспортного засобу на стан сп'яніння належним чином не проводилися. Переважна більшість вчених у своїх працях, або висвітлюють це питання фрагментарно, або не торкаються його взагалі. Проте, на сьогоднішній день склалася усталена судова практика з цього питання.

Так, багато питань на стадії судового розгляду справи про притягнення особи до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП виникають через місце проведення перевірки водія на стан сп'яніння.

Зокрема, рішенням Хмельницького апеляційного суду у справі № 686/10153/22 від 01 липня 2022 встановлено, що перевірка на стан наркотичного сп'яніння проводиться лише у медзакладах [3]. «Суть справи: у ніч на 20 травня 2022 року на вул. Старокостянтинівське шосе у м. Хмельницькому поліцейські зупинили автомобіль «Renault» та у ході спілкування з водієм помітили у нього ознаки наркотичного сп'яніння: була порушена координація рухів, зіниці очей не реагували на світло, тремтіли кінцівки пальців рук. Від запропонованого огляду на тверезість у медичному закладі чоловік відмовився. Хмельницький міськрайонний суд визнав його винним у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП (відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан наркотичного сп'яніння)» [1].

Не погодившись з таким рішенням суду водій подав апеляційну скаргу. В якій зауважив, що «на його думку, працівники поліції порушили порядок огляду на стан сп'яніння, бо не запропонували пройти його на місці зупинки.

Натомість повезли до медичного закладу, до того ж не найближчого. Запевнив, що від проходження огляду не відмовлявся» [3].

В даній ситуації судом встановлено, що поліцейські своїми діями не порушили порядку проведення огляду на стан сп'яніння, що закріплений в Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції № 1452/735 від 09.11.2015 [4]. Згідно із п. 12 зазначеної Інструкції «разі наявності підстав вважати, що водій транспортного засобу перебуває у стані наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, згідно з ознаками, визначеними в пункті 4 розділу I цієї Інструкції, поліцейський направляє цю особу до найближчого закладу охорони здоров'я. Перевірка на стан наркотичного сп'яніння проводиться лише в медичних закладах охорони здоров'я, які мають право на проведення лабораторного дослідження біоматеріалу» [4].

Також Хмельницький апеляційний суд вказав, що «доводи апелянта, що медзаклад, куди його доставили для проходження огляду був не найближчим, не спростовують факту вчинення правопорушення та не звільняють від встановленої законом відповідальності, оскільки лікарня, куди його доставили для проходження огляду входить до переліку закладів охорони здоров'я області, яким надано право проведення такого огляду» [3].

Ще одним яскравим прикладом, можна навести інше рішення Хмельницького апеляційного суду у справі № 676/5808/21 від 11.11.2021 [5]. Згідно із постановою суду першої інстанції водій автомобіля Volkswagen Golf керував автомобілем в стані наркотичного сп'яніння. Це підтверджено висновком лікаря обласного закладу з надання психіатричної допомоги.

Однак, захисник водія оскаржив зазначену постанову до апеляційного суду, мотивуючи скаргу тим, що «працівники поліції повинні були запропонувати його підзахисному пройти огляд на стан сп'яніння на місці зупинки з використанням спеціальних технічних засобів, проте цього не зробили, відтак огляд вважає недійсним, а протокол – недопустимим доказом вини. Також захисник водія вказав, що поліцейські під час освідування й складання протоколу не залучали свідків» [5].

Апеляційний суд в своєму рішенні знову посилався на положення Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [4], якою повинні керуватися патрульні поліцейські у випадку виявлення у водія ознак сп'яніння. Так, розділом III Інструкції передбачено, що «огляд у закладах охорони здоров'я щодо виявлення стану сп'яніння проводиться лікарем закладу охорони здоров'я, який пройшов тематичне удосконалення за відповідною програмою згідно з чинним законодавством, яким за результатами огляду на стан сп'яніння та лабораторними дослідженнями, встановлюється діагноз, який вноситься до акта медичного огляду» [4]. Аналізуючи зазначене положення Інструкції, можна зробити висновок, що водій транспортного засобу у разі



виявлення ознак наркотичного сп'яніння повинен пройти огляд на стан сп'яніння не на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, а у спеціальному медичному закладі.

Окремо варто звернути уваги на зміни, що були внесені Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [6]. Відповідно до якого ч. 2 ст. 266 КУпАП була викладена у новій редакції, а саме зазначено, що «під час проведення огляду осіб поліцейський застосовує технічні засоби відеозапису, а в разі неможливості застосування таких засобів огляд проводиться у присутності двох свідків» [6].

Підсумовуючи, варто відмітити, що неухильне дотримання патрульними поліцейськими вимог законодавства, зокрема Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції під час виявлення у водіїв ознак алкогольного сп'яніння має вирішене значення для встановлення судом правомірного висновку про доведеність вини водія у вчиненні правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 130 КУпАП.

#### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-Х. [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

2. Молчанов Р. Ю. Особливості адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху, провадження за якими входить до компетенції патрульної поліції / Р. Ю. Молчанов // Наукові записки. Серія: Право 2017. Випуск № 2. Спецвипуск (2017). С. 138-141.

3. Рішенням Хмельницького апеляційного суду у справі № 686/10153/22 від 01 липня 2022 [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105042337>.

4. Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції // МВС України, МОЗ України; Наказ, Інструкція, Форма типового документа [...] від № 1452/735 від 09.11.2015.

5. Рішення Хмельницького апеляційного суду у справі № 676/5808/21 від 11 листопада 2021 [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: [https://verdictum.ligazakon.net/document/101051362?utm\\_source=jurliga.ligazakon.net&utm\\_medium=news&utm\\_content=jl01](https://verdictum.ligazakon.net/document/101051362?utm_source=jurliga.ligazakon.net&utm_medium=news&utm_content=jl01).

6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>.

**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*

## **ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПОЗИТИВНОГО МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

У довоєнний період порівнюючи дані травматизму та загибелі, що спричинені дорожньо-транспортними пригодами в Україні з іншими країнами Європи, Японії, США, можна зробити висновок, що у статистичному співвідношенні вони значно вищі, ніж у зазначених країнах далекого зарубіжжя.

Парадоксально, але незважаючи на стрімке збільшення кількості транспортних засобів, а також зростання населення світу, беручи період з 2012 по 2021 рік стабілізувалося саме число смертельних випадків у таких країнах у результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Основними чинниками, що призвели до зниження ДТП, так і смертності в результаті ДТП є підвищення безпеки доріг та транспортних засобів, а також запровадження змін до законодавства.

Аналізуючи досвід США, ДТП у яких загинули люди спричинені з вини самих водіїв, які перебували у стані алкогольного сп'яніння. Другою причиною ДТП в Америці є SMS-переписка, пересилання інтернет повідомлень та спілкування по мобільному телефоні, так як заборону на них не введено в усіх штатах.

Не дивлячись на те, що в Америці достатньо висока культура поведінки водіїв на дорозі теж мають місце конфлікти між водіями, як результат, вчинення агресивного водіння. Щоб попередити такі факти поліція закликає повідомляти патруль по спеціальному номеру телефону для негайного реагування щодо пошуку і затримання відповідних порушників.

Значна частина ДТП із смертельними випадками вчиняється через пішоходів. Доцільно зазначити, що смертність через ДТП за участю мотоциклістів перевищує у 18 разів показників за участю пасажирів і водіїв транспортних засобів.

Приміром у Нью-Йорку влада міста змінила, на перехрестях доріг, правила дорожнього руху та знизила гранично допустиму швидкість на дорогах.

Розглядаючи досвід Великої Британії як самої безпечної країни у світі на дорогах якої найнижчі показники смертності. Перш за все цьому сприяє ідеальний стан доріг, де передбачена та зроблена розмітка. Такі показники досягнуті в результаті вдосконалення як стану доріг, підготовки водіїв (мало хто з британців отримує водійські посвідчення після першого разу складання іспитів) так і вдосконалення законодавства, а саме заборони куріння та розмов по мобільному телефону водієм. У Британії щорічно проводиться понад 100 різноманітних досліджень на предмет безпеки автодоріг [1]. Користування

мобільним телефоном та іншими електронними пристроями, що відволікають за кермом, вважається як небезпечне водіння з серйозними обтяжливими обставинами і може сприяти навіть винесенню суддею вироку про ув'язнення до двох років. А, якщо ДТП спричинило летальний наслідок, у результаті користування мобільним телефоном, такого винного засуджують до позбавлення волі на строк до 14 років. Доцільно зазначити, що норма заборони користування водіями, під час управління мототранспортними засобами мобільними телефонами, введена більше ніж у п'ятистах країнах світу. За порушення такої норми в Нідерландах запроваджено штраф у розмірі дві тисячі євро чи ув'язнення строком до двох тижнів [2].

Щодо заходів для підвищення безпеки дорожнього руху запроваджених у Японії перше місце посідає використання найбільш ефективних форм реалізації новітніх досягнень науково-технічного прогресу.

Також у Фінляндії ДТП – велика рідкість. Державна рада прийняла низку принципів рішень, щодо реалізації заходів, спрямованих на досягнення поставлених цілей з безпеки дорожнього руху, серед яких:

значна увага була спрямована на стан автомобільних доріг у зимній час. Збільшується орієнтованої на водіїв інформації про дорожньо-кліматичні умови в реальному часі. За допомогою пропаганди робиться спроба вплинути на усвідомлення водіями усіх ризиків зимової їзди і підвищення їх кваліфікації. Розроблені нові методи роботи пропагандистського впливу на зростаючу кількість автомобілістів з країн колишнього пострадянського простору на дорогах Фінляндії;

також підвищення рівня інформаційно-пропагандистської роботи серед громадян – широко пропагується освоєння культури безпеки дорожнього руху та навиків користування особистими засобами захисту. Другим завданням стало виховання відповідальності молодих водіїв силами сім'ї і громадськості. Ця програма також включала заходи з запобігання викраденню транспортних засобів молоддю. Передбачається систематичне та довгострокове дослідження щодо міжособистісних стосунків та різних моделей поведінки молодих людей у процесі дорожнього руху. Важлива роль відводилася вдосконаленню процесу навчання водінню, спеціальній підготовці інструкторів. Система правових наслідків порушення правил дорожнього руху розвивається у бік чіткої градації покарань по мірі небезпеки порушення;

антиалкогольна політика водіння транспортних засобів, інформуються про дію змішаного користування алкоголем і медикаментами, одурманюючих речовин, і до чого це може призвести при керуванні автомобілем. Акцентується вклад системи охорони здоров'я в профілактику вживання водіями алкоголю, наркотиків, одурманюючих речовин. Особлива увага була приділена добровільному застосуванню технічних засобів, що встановлюються в автомобіль для профілактики їзди в нетверезому стані [3, с. 143].

Отже, розглянувши позитивну практику зарубіжних країн щодо зменшення ДТП та смертності на автодорогах, можна зробити висновок, що інспекторський склад Дорожньої поліції приділяє велику увагу боротьбі з нетверезими водіями за кермом, а також використанням водіями відволікаючих

електронних засобів, мобільних телефонів, куріння сигарет під час їзди. Суворі адміністративні заходи поєднуються з попереджувальними і пропагандистськими, всюди проводиться навчання усіх верств населення правилам безпечної поведінки на дорозі.

**Список використаних джерел:**

1. Сайт Інтернет-мережі – AutoTime: Водіння автомобіля у Великобританії. URL: <http://autotime.in.ua/vozhdenie-avtomobilya-v-velikobritanii>.

2. Сайт Інтернет-мережі – ТСН: Пам'ятка для заядлих курців: правила паління в 25 країнах світу. URL: <https://ru.tsn.ua/tsikavinki/pamyatka-dlyazayadlyh-kurilshchikov-pravila-kureniya-v-25-stranah-mira-1.html>.

3. Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. .... канд. юрид. наук (доктора філософії) : 12.00.07. Донецьк, 2019. 232 с.

**Вайда Тарас Степанович**

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

## **БОРОТЬБА З ВИКОРИСТАННЯМ У ГРОМАДСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ МУЗИЧНОГО ПРОДУКТУ ДЕРЖАВИ-АГРЕСОРА ЯК АКТУАЛЬНИЙ НАПРЯМ РЕФОРМУВАННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ ТА В ПОВОЄННИЙ ЧАС**

*Актуальність проблеми.* За статистичними даними патрульної поліції за 2021 рік на території України кожної доби реєструються у середньому 501 дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП), в яких гине 7 осіб і отримують травми 63 особи [1]. Поряд з основними причинами ДТП в Україні (перевищення швидкості, порушення правил дорожнього руху (далі – ПДР), водіння у нетверезому стані тощо) нерідко до створення аварійних ситуацій на дорозі призводить наявність й інших несприятливих супутніх умов, зокрема, настання перевтоми водіїв при тривалій безперервній дії негативних факторів (мікроклімату, шуму, вібрації тощо).

Керування автомобілем – це діяльність особи (водія), котра ставить комплекс визначених вимог до надійної роботи її органів чуття та рухливості психіки (психічних процесів). Оскільки праця водія є поєднанням його фізичної і розумової працездатності, то вона вимагає від особи фізичної й психічної витривалості, ефективного пристосування до динамічних дорожніх умов. При цьому людина (водій – *уточнено нами*) не завжди може під час трудової діяльності знаходитися постійно у належній фізичній формі і психічному стані.

Так, після декількох годин роботи за кермом транспортного засобу у водія з'являються перші ознаки втоми, які, однак, не завжди можуть призводити до збільшення ймовірності виникнення/настання небезпеки при керуванні автомобілем. Поява у людини незначної втоми є природнім процесом. Разом з тим, якщо тривалість роботи водія починає перевищувати встановлені норми праці (особливо якщо вона відбувається у несприятливих умовах), то кількість аварійних ситуацій чи ймовірність настання ДТП може збільшуватися.

Профілактика втоми водія в цілому проводиться за кількома напрямками, основними з яких є наступні: 1) забезпечення оптимальних мікрокліматичних умов у кабіні/салоні транспортного засобу (температура, вологість, швидкість потоку повітря); 2) зниження шуму і вібрації, вмісту шкідливих хімічних домішок у повітрі; 3) створення додаткових зручностей (комфортності) на робочому місці; 4) зменшення зусиль, необхідних для ефективного керування автомобілем, спрощення процесу експлуатації транспортного засобу; 5) раціональна організація праці та відпочинку водія тощо [2; 3].

Загальновідомо, що одним із факторів несприятливого впливу на працездатність водія можуть бути шум і вібрація. Показники вібрації

транспортного засобу (робочого місця водія, органів керування тощо) зростають внаслідок негативної дії таких факторів, як: 1) збільшення швидкості руху автомобіля; 2) суттєво впливає погіршення стану дорожнього покриття; 3) зменшення корисного навантаження. Під впливом дії шуму і вібрації погіршується зорове сприйняття водія, знижується його увага, уповільнюється час реакції на оперативно-динамічні зміни дорожніх умов, знижується точність дій особи за кермом та ін. Тривала дія на людину шуму та вібрації викликає її швидке стомлення, спричинює головний біль та чинить інші негативні впливи.

Для зниження шуму та вібрації в кабіні/салоні автомобіля проводиться ретельна підгонка/ущільнення його частин (шумоізоляція відсіку двигунів, звукоізоляція дверей, припасуванням скла вікон, амортизація підвісок тощо). Для зменшення коливань кузова транспортного засобу на деяких автобусах застосовують пневматичну підвіску коліс, у якій як пружні елементи служать гумокордові повітряні балони. Така підвіска забезпечує автобусу плавність ходу і цим знижує в певних межах стомлюваність пасажирів та водія.

Варто зазначити, що створення шуму у транспортному засобі відбувається не тільки за рахунок роботи двигуна чи вібрації елементів його кузова, а й внаслідок гучності радіо-/медіасистем при їх експлуатації на рухомому транспорті. Разом з тим, поряд із цим суто технічним аспектом піднятої нами проблеми чи в контексті охорони праці водія, враховуючи умови ведення війни з державою-агресором (РФ – *уточнено нами*), закономірно виникли підстави й для вирішення іншого дотичного аспекту (морального, національної безпеки) – обмеження публічного використання музичного продукту держави-агресора у громадському транспорті. Так, в Україні з 07 жовтня набув чинності Закон України № 2310-IX «Про внесення змін до деяких законів України щодо підтримки національного музичного продукту та обмеження публічного використання музичного продукту держави-агресора», який, зокрема, містить заборону використання російської музики в громадському транспорті [4]. Заборона акустичного насильства країни-агресора ініційована рухом «Простір свободи» та іншими громадськими об'єднаннями ще в 2020 році, а також Комітетом з питань гуманітарної та інформаційної політики Верховної Ради України, члени якого й були розробниками цього законопроекту. У червні 2022 року було схвалено вищезазначений закон [4], нормами котрого заборонено публічне відтворення фонограм, відеограм чи кліпів російських виконавців.

Зокрема, з часу початку дії вищезазначених норм цього закону забороняється «акустичне насильство» у пасажирському транспорті. Водіям рейсових пасажирських автобусів та маршруток заборонено «відтворювати в салоні автобуса музику, звуки фільмів чи інші звукові сигнали, крім інформації про поїздку». Заборона стосується як міського транспорту, так і приміських, міжміських, міжнародних маршрутів.

У відповідності з вимогами статті 40 «Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі, легкового автомобіля на замовлення, легкового автомобіля при перевезенні пасажирів» Закону України «Про автомобільний транспорт» водій автобуса при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом має право:

1) вимагати від пасажирів виконання їх обов'язків; не допускати до поїздки пасажира, який ... порушує громадський порядок у салоні автобуса; 2) створює шум у салоні, зокрема, за допомогою технічних пристроїв [5]. Звук музики чи фільмів можна транслювати на індивідуальні навушники пасажирів. Заборона на створення шуму стосується не лише водіїв, але й самих пасажирів: водій має право висадити порушників тиші (*водій зобов'язаний* стежити за виконанням пасажирами своїх обов'язків). Під час нерегулярних перевезень, а також у таксі транслювати музику в салоні можна за згодою всіх пасажирів.

Водію автобуса *забороняється* відтворювати в салоні автобуса музику, звуки фільмів чи інші звукові сигнали, крім інформації про поїздку (передача звуку може здійснюватися на індивідуальні навушники пасажирів, а на салон – лише під час нерегулярних перевезень за згодою всіх пасажирів). Закон також доручає уряду внести норми про заборону акустичного насильства до правил перевезень на всіх видах пасажирського транспорту.

Звичка багатьох водіїв автобусів та маршруток вмикати нав'язливу музику (наприклад, шансон) під час пасажирських рейсів не раз ставала причиною конфліктів з пасажирами. До речі, цим же законом з 7 жовтня заборонено публічне відтворення фонограм, відеограм чи кліпів російських виконавців, що в умова російсько-української війни є одним із методів протидії пропаганді «руського міра». За порушення до водіїв можуть застосувати дисциплінарні заходи, а підприємство – не допустити до участі у конкурсах на пасажирські перевезення. У випадку порушення водієм цих норм законодавства свідки (пасажирів) можуть повідомити керівництву автопідприємства-перевізника і відповідальним за громадський транспорт органам влади чи місцевого самоврядування. Водію *таксі забороняється* відтворювати в салоні музику чи інші звукові сигнали без згоди всіх пасажирів [4; 5].

**Висновки.** Провівши аналіз чинного законодавства та спеціальної літератури з піднятої нами проблеми можемо зробити наступні узагальнення.

1. До створення аварійних ситуацій на дорозі в окремих випадках призводить наявність таких несприятливих для роботи водія супутніх умов, як настання перевтоми водіїв при тривалій безперервній дії негативних факторів (шуму, вібрації). Джерелами їх походження можуть бути як технічна робота самого транспортного засобу, так і акустичне/шумове забруднення внаслідок гучної роботи радіо- та медійних систем.

2. В умовах російсько-української війни у контексті піднятої нами проблеми на передній план вийшла боротьба із акустичним насильством у громадському транспорті, зокрема, з музичним продуктом держави-агресора, котру варто розглядувати як один із напрямів цілеспрямованої інформаційної гібридної війни РФ в Україні, популяризацію нею «цінностей руського міра».

3. Здійснення нагляду за дотриманням норм чинного законодавства з цього аспекту безпеки дорожнього руху покладається не тільки безпосередньо на самих водіїв громадського транспорту, а й на представників органів виконавчої влади, громадських активістів та на кожного громадянина нашої країни.

### **Список використаних джерел:**

1. Автоцентр. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html> (дата звернення: 26.10.2022).
2. Вайда Т. С. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України] / Т. С. Вайда, В. П. Маковій, Н. В. Шахман. 2-е вид., розшир. та доповн. Харків: Харків юридичний, 2012. 515 с.
3. Вайда Т. С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. видання друге, доповнене. Харків: Харків юридичний, 2013. 264 с.
4. Про внесення змін до деяких законів України щодо підтримки національного музичного продукту та обмеження публічного використання музичного продукту держави-агресора : Закон України від 19 червня 2022 року № 2310-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2310-20#Text> (дата звернення: 18.10.2022).
5. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III (із змінами станом на 07.10.2022 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/sp:max50:nav7:font2#n538> (дата звернення: 18.10.2022).



**Веселов Микола Юрійович**

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

## **ПРОБЛЕМА ПОВТОРНОСТІ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ПРАВОВОГО ВИРІШЕННЯ**

Оцінка впливу керування транспортними засобами (далі – ТЗ) у стані алкогольного сп'яніння на стан аварійності у країні є важливим засобом розробки та адресної орієнтації заходів профілактики цього негативного явища. Для вжиття своєчасних заходів правового запобігання дорожньо-транспортним пригодам (далі – ДТП) аналізувати необхідно не лише причини таких автопригод, а й адміністративну та кримінальну практику за даний вид правопорушень.

За статистичними даними Національної поліції України, за 2021 рік в державі було виявлено понад 120 тис. адміністративних правопорушення, пов'язаних з керуванням ТЗ у стані сп'яніння. Попередні дослідження вказують на високий рівень «рецидиву» (повторності) серед водіїв, які керують ТЗ у стані сп'яніння, особливо тих, хто має проблеми з алкогольною чи наркотичною залежністю [1, с. 24-25]. Підтвердженням цьому є статистичні дані – у розподілі усіх правопорушень, передбачених ч.ч.1–4 ст. 130 КУпАП 13% припадає на ті частини, які передбачають адміністративну відповідальність за вчинення аналогічних правопорушень вдруге (ч. 2), втретє тощо (ч. 3).

Як свідчить статистика, існує достатній відсоток і таких осіб, яким штрафних санкцій та позбавлення права керування ТЗ на один рік видається замало, і вони скоюють повторні подібні правопорушення. Проте, є і більш небезпечна категорія порушників «адміністративних рецидивістів», (вивчення судової практики вказує, що здебільшого це особи, які керують у стані наркотичного сп'яніння), на яких не справляють жодного впливу навіть збільшені розміри штрафу і для яких формулювання «двічі протягом року» після третього разу стає пустою формальністю. Такі особи вже позбавлені права керування, порушують на ТЗ, які їм не належать на праві власності, штрафи також переважно вже не сплачують, оскільки ніде офіційно не працевлаштовані і не мають такого майна, на яке можливо було б примусово звернуте ліквідацію заборгованості по штрафах у разі виконавчого провадження. Звичайно, такі особи є потенційними носіями небезпеки як для себе, так і для інших учасників дорожнього руху.

Встановлена закономірність, що найвищий рівень правопорушень за кермом у стані алкогольного сп'яніння, які призводили до ДТП, відбувалися в період між виявленням поліцією першого факту керування в стані сп'яніння та до винесення за таким правопорушенням судом рішення про позбавлення права керування. Це говорить про те, що для цих правопорушників навіть виявлення першого грубого порушення ПДР не було стримуючим фактором і підкреслює

серйозний характер проблеми для деяких категорій водіїв, які припускаються подібних порушень [2, с. 7].

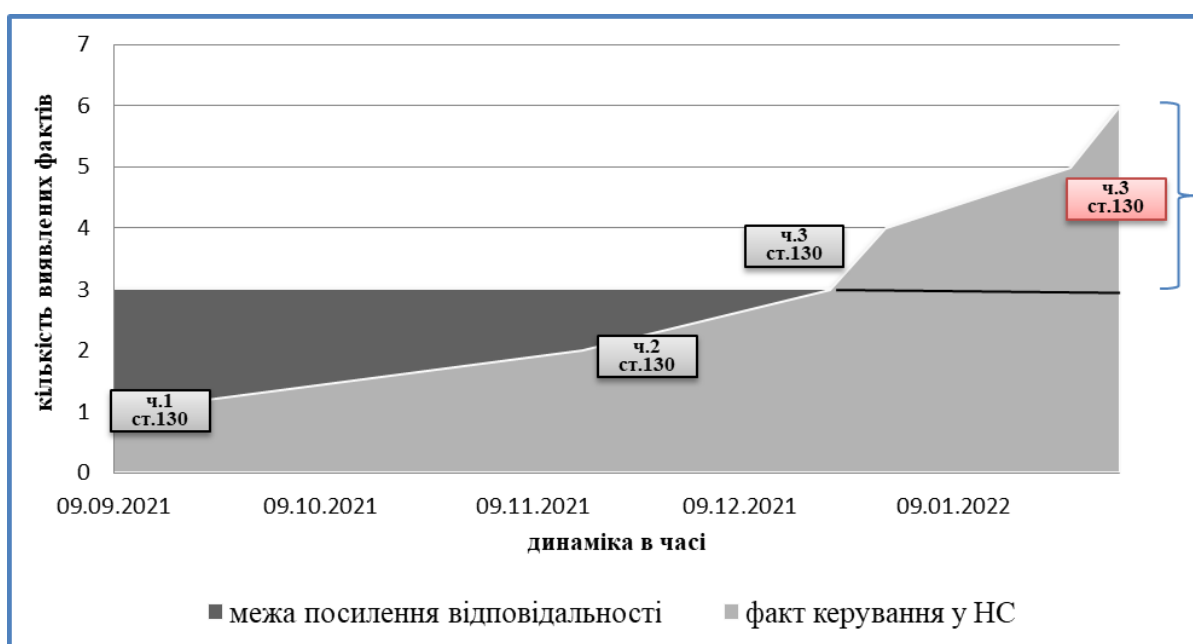
Австралійські дослідження показали, що приблизно у 15% випадків п'яні водії піддаються ризику повторних подібних правопорушень протягом трьох років після першого правопорушення [3]. Недавнє дослідження, проведене в штаті Новий Південний Уельс, показало, що 15,5% водіїв, які керували ТЗ у нетверезому стані, постали перед судом протягом наступних п'яти років за інше правопорушення, пов'язане з керуванням у стані сп'яніння [4].

Вибірковий аналіз вітчизняної судової практики у справах про адміністративні правопорушення, передбачені чч. 2 та 3 ст. 130 КУпАП, дають підстави стверджувати, що повторне керування ТЗ у стані сп'яніння в Україні (до цієї категорії умовно ми відносимо і ті випадки правопорушень, коли особа відмовилась проходити огляд на стан сп'яніння у встановленому законом порядку) відбуваються не через роки, а у середньому десь через два – чотири місяці. Саме на цей період припадає найбільша кількість виявлених фактів повторного керування ТЗ у стані (чи з ознаками) сп'яніння.

Для правопорушень, передбачених ч. 3 ст. 130 КУпАП (керування в стані сп'яніння двічі і більше разів протягом року), пік таких повторень зміщується на 7-й та 8-й місяці (якщо рахувати від моменту скоєння правопорушення вперше).

Багато правопорушників, здається, не сприймають погроз або фактичних санкцій [5], з огляду на що слід вкотре загадати про доцільність криміналізації сталих проявів керування ТЗ у стані сп'яніння.

Яскравий приклад, узятий зі змісту постанови Іваничівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р., наочно демонструє динаміку стійкої деліктолізації особи, яка лише за період тривалістю у п'ять місяців (з 09.09.2021 р. до 02.02.2022 р.) встигла скоїти шість адміністративних правопорушень, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння (див. рис. 1).



Як бачимо, термін від останнього до наступного виявленого факту правопорушення починає суттєво скорочуватися вже після другого притягнення особи до адміністративної відповідальності за ч. 2 ст. 130 КУпАП. На фоні деградації стримуючих внутрішніх морально-психологічних факторів (особа вже позбавлена права керування ТЗ), відбувається нівелювання стримуючого ефекту адміністративної відповідальності. Особливо це простежується саме після притягнення до відповідальності за ч. 3 ст. 130 КУпАП – за вчинення чергового правопорушення цей деліквент для розгляду справи на судове засідання, яке було призначено на 24.01.2022 р., не з'явився, проте 26.01.2022 р. та 02.02.2022 р. знов був оформлений за керування ТЗ з ознаками алкогольного сп'яніння [6]. В останній раз результат огляду становив 2,9 ‰ (нагадаємо, що з 3 ‰ починається важке алкогольне отруєння людини). У результаті, за наслідками скоєння останніх трьох правопорушень особі судом було призначено адміністративне стягнення в межах санкції ч. 3 ст. 130 КУпАП у вигляді адміністративного арешту на строк п'ятнадцять діб.

У цілому законодавство та уряди різних країн світу намагаються стримувати грубих порушників і так званих «повторників» за допомогою створення спеціалізованих судів (організаційний чинник), посилення санкцій покарань (юрисдикційний чинник), поширення освітніх і терапевтичних програм (медично-виховний чинник) та використання пристроїв блокування ТЗ у разі ідентифікації алкоголю у водія (технічний чинник).

З метою вирішення окреслених проблем пропонуємо: запровадити кримінальну відповідальність за діяння, пов'язані з керуванням ТЗ у стані сп'яніння, вчинені особою, яка тричі протягом року піддавалася адміністративному стягненню за такі порушення; встановити в КУпАП підстави для конфіскації за адміністративні правопорушення, передбачені ч. 3 ст. 130 цього Кодексу, того ТЗ, яким під час виявлення порушення, користуючись ним на законних підставах, керувала відповідна особа тощо.

#### **Список використаних джерел:**

1. Freiberg, A., Payne, J., Gelb, K., Morgan, A. & Makkai, T. (2016). Drug and Specialist Courts Review. Final Report. Brisbane, Queensland Government: 24–25.
2. Tasmania Law Reform Institute. (2017). Responding to the Problem of Recidivist Drink Drivers. Final report. *Issues Paper No 23*. Tasmania, 81.
3. Homel, R. (1981). Penalties and the drink-driver: a study of one thousand offenders. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 14(4): 225–241.
4. Trimboli, L., & Smith, N. (2009). Drink driving and recidivism in NSW. *BOCSAR NSW Crime and Justice Bulletins*, 16.
5. Freeman, J., Liossis, P., Schonfeld, C., Sheehan, M., Siskind, V., & Watson, B. (2006). The self-reported impact of legal and non-legal sanctions on a group of recidivist drink drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9: 53–64. DOI: 10.1016/j.trf.2005.08.005.
6. Постанова судді Іваничівського районного суду Волинської області від 17.02.2022 р. у справі № 156/5/22. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/103360183/>.

**Герашенко Олександр Сергійович**

*доцент кафедри тактико-спеціальної, вогневої та фізичної підготовки  
Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних  
наук, доцент*

## **ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ У ПЕРІОД ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

В Україні 24 липня 2022 року запрацювали нові правила підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів. Змінився підхід до навчання та алгоритм складання іспитів – теоретичну та практичну частини підготовки водіїв розмежовано.

Згідно змін до постанови Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 року № 487 «Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів» п. 2: підготовка водіїв, це забезпечення закладами за відповідними програмами одержання громадянами знань з Правил дорожнього руху, будови та експлуатації транспортних засобів, основ безпеки руху та надання домедичної допомоги, вмінь і навичок керування транспортним засобом [1].

Відтепер охочим отримати водійське, спочатку варто пройти теоретичний курс навчання в автошколі та успішно скласти тестування в територіальному сервісному центрі МВС. А вже зі знаннями правил дорожнього руху та зі Свідоцтвом про закінчення теоретичної підготовки починати практичний курс водіння транспортного засобу. Розмежування навчального процесу виглядає логічним, але вводиться ще й з огляду на світовий досвід. Фактично, це гарантує безпеку на дорогах, оскільки до практичного навчання допускаються тільки ті, хто вже знає правила дорожнього руху.

Теоретична підготовка – це вивчення громадянами відповідно до типової навчальної програми теоретичного модуля в кількості мінімальних навчальних годин, відведених на освоєння навчального матеріалу [1]. На теоретичному курсі навчання людині треба опанувати правила дорожнього руху, правила експлуатації транспортних засобів, основи безпеки руху та надання домедичної допомоги.

Навчання з теоретичної підготовки осіб, які проходять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, можуть здійснюватися дистанційно за допомогою технічних засобів електронної комунікації, у тому числі Інтернету [2]. Дистанційне навчання, це вивчення громадянами відповідно до Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 2 березня 2010 року № 229 [4], теоретичного модуля в кількості мінімальних навчальних годин, відведених на освоєння навчального матеріалу, шляхом проходження онлайн-лекцій, онлайн-тестування, що проводяться із застосуванням засобів єдиної інформаційної системи МВС та технологій дистанційного навчання [1].

Після навчання заклад освіти формує Свідоцтво про закінчення теоретичної підготовки та вносить дані до Єдиного державного реєстру МВС.

Потім – іспит у територіальному сервісному центрі МВС, крім майбутніх водіїв категорій BE, C1E, CE, D1E і DE. Усі, хто успішно його складає, отримують Свідоцтво, яке є пропуском на практичний курс навчання. Свідоцтво діятиме протягом 1 року. Тобто, той, хто успішно склав теоретичний іспит має цілий рік на те, аби пройти практичний курс навчання. За умови, якщо цей термін пройшов, а людина, яка хотіла отримати посвідчення водія, так і не склала наступний екзамен з практичного водіння, має починати навчання спочатку.

Практична підготовка, це навчання громадян, які успішно склали теоретичний іспит у територіальному сервісному центрі МВС, відповідно до типової навчальної програми, практичного модуля в кількості мінімальних навчальних годин, відведених на освоєння навчального матеріалу [1].

На практичному курсі треба навчитись керувати транспортним засобом. Після його завершення здати іспит. Складання практичного іспиту в автошколах обов'язкове. Заклад освіти видаватиме Свідоцтво про закінчення практичної підготовки, яке буде чинне протягом двох років.

Варто зазначити, що раніше зміна автошколи не передбачалась. Тепер можна обрати з акредитованих навчальних закладів один для теоретичного навчання, а інший для практичного. Усі, хто до 24 липня 2022 року, до набрання чинності змін в постанові Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 року № 487 розпочали підготовку, перепідготовку в автошколі і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, продовжують навчання відповідно до старих норм і складають внутрішні іспити в автошколі та іспити в територіальному сервісному центрі МВС за старим алгоритмом.

Постановою Кабінету Міністрів України 10 травня 2022 року № 584 «Про навчання водіїв та державну реєстрацію транспортних засобів у період воєнного стану в Україні» [2] передбачено, що у період воєнного стану та протягом трьох місяців з дня його припинення чи скасування: у разі потреби акредитовані заклади та їх філії (інші відокремлені підрозділи), що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, можуть зменшити до 20 відсотків зміст тем відповідних навчальних розділів теоретичного модуля для підготовки або перепідготовки водіїв транспортних засобів категорій B, C1, C, C1E, CE. Зменшення здійснюється за рахунок викладання таких тем як «Будова і технічне обслуговування транспортного засобу», «Етика (психологічні основи) водія транспортного засобу» тощо. навчання з практичного керування транспортними засобами категорій B, C1E, CE проводяться не більше п'яти годин щодня (наразі 2 години для 4 початкових занять та 4 години для наступних занять); робочі програми та плани з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв (з урахуванням збільшення щоденної кількості годин навчання з практичного керування транспортними засобами категорій B, C1, C, C1E, CE та в разі зменшення до 20 відсотків змісту тем відповідних навчальних розділів теоретичного модуля) акредитованими закладами та/або їх філіями (іншими відокремленими підрозділами), що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, з сервісними центрами не погоджуються.

Ще одним напрямком діяльності сервісних центрів МВС є вдосконалення процесу приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами. З цією метою здійснено розробку нових тестових питань до екзаменаційних білетів для складання іспиту з теоретичної підготовки та отримання права на керування транспортними засобами, затверджених наказом ГСЦ МВС від 26 липня 2019 року № 2 «Про затвердження тестових питань до екзаменаційних білетів для складання іспиту з теоретичної підготовки та отримання права на керування транспортними засобами» [5]. Основні розділи Тестових питань доповнено новими питаннями, що адаптовані до інноваційних рішень європейського формату, де значну увагу приділяють підвищенню культури водіння в цілому, поєднанню теоретичних та практичних навичок керування, безпеці всіх учасників дорожнього руху і прийняттю рішень в критичних ситуаціях. Зокрема, на сьогодні до основних розділів Тестових питань, зокрема «Вимоги до велосипедистів», «Рух через залізничні переїзди», «Швидкість руху», «Основи безпечного водіння», «Додаткові питання щодо категорій В1, В (будова і терміни)» тощо розроблено понад 250 нових питань. Також додано абсолютно новий розділ «Панель приладів», розуміння якого необхідне для керування сучасними автомобілями.

Отже, підсумовуючи вищевикладене зазначимо, що наразі в Україні проводиться активна діяльність щодо пошуку нових форм у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме водяться нові правила підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів та використовується позитивний зарубіжний досвід у даній сфері.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 р. № 487. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-%D0%BF#Text>.

2. Про навчання водіїв та державну реєстрацію транспортних засобів у період воєнного стану в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.05.2022 р. № 584. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/584-2022-%D0%BF#Text>.

3. 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 10.05.2022 р. № 601. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/601-2022-%D0%BF#Text>.

4. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.10.2010 р. № 229. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#Text>.

5. Про затвердження тестових питань до екзаменаційних білетів для складання іспиту з теоретичної підготовки та отримання права на керування транспортними засобами : Наказ ГСЦ МВС від 26 липня 2019 року № 2. URL: <https://hsc.gov.ua/index/poslugi/vidacha-posvidchennya-vodiya/pitannya-ta-ispit-z-pdr>.

**Гірін Ігор Вячеславович**

*старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету*

## **РЕСУРСОЗБЕРЕЖНІ ЗАХОДИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Світовий досвід показує, що в момент кризових станів, методи управління, що застосовуються зазвичай, кваліфікуються як непридатні та підлягають заміні на інноваційні методи, здатні забезпечити принципові зміни. Із запровадженням методів управління в умовах воєнного стану завдання мають вирішуватися швидше, простіше, а отже, дешевше та якісніше. В українській практиці інноваційних методів для вирішення проблеми зниження дорожньої аварійності «під нуль» поки що немає. Криза військового стану позначила початок їх розробки, і гаяти час в цей момент не можна. Зарубіжний досвід створення високоефективних методів у сфері безпеки дорожнього руху (наприклад, шведську концепцію «нульової смертності») для української практики слід вважати прийнятним, яким можна ефективно користуватися. Додатковим вагомим аргументом на користь визнання необхідності негайної адаптації передових світових засобів для ефективного зниження аварійності до української практики служать, по суті, фундаментальні вітчизняні розробки наукових методів управління складними системами, що не використовуються у сфері організації дорожнього руху. Використовуючи світовий та вітчизняний досвід, а також сучасну методологію автоматизованого проектування систем різного призначення – САПР, можна створити високоефективний інноваційний інструмент попередження тяжких ДТП. Все зазначене вимагає орієнтації фахівців до створення вказаних інноваційних інструментів. Висока трудомісткість завдання створення такого інноваційного інструменту та неможливість негайної відмови від чинного інструменту розробки програм забезпечення безпеки дорожнього руху (ЗБДР) визначають доцільність використання прийому, здатного підвищити ефективність чинного та забезпечити підготовку бази для створення інноваційного інструмента. Суть цього прийому ось у чому. Необхідно зібрати безліч пріоритетних багаторазово апробованих у зарубіжній практиці маловитратних і швидкореалізованих методів, прийомів, засобів, здатних при негайному впровадженні помітно знизити аварійність на дорогах у нашій країні. Такі методи слід використовувати як готові модулі вітчизняної інноваційної системи ЗБДР. Особливе місце в успішних зарубіжних системах ЗБДР сьогодні займають концепції різного рівня системних узагальнень. Найпривабливіша для України концепція «нульової смертності» реалізована у скандинавських країнах. По-перше, вона декларує на державному рівні мету забезпечити всіма доступними засобами повну безпеку своїм громадянам у дорожньому русі. По-друге, зазначена концепція декларує персональну відповідальність чиновників, які обслуговують систему, і тим більшу, чим вищий ранг чиновника. Не менш важлива для систем ЗБДР також концепція їхньої повної спостерігальності.

Вона передбачає постійний моніторинг діяльності персоналу всіх рівнів, який організовано у формі обов'язкових регламентів. Забезпечити повне спостереження системи, тобто, прояви в режимі он-лайн всіх передбачених регламентами видів діяльності, що здійснюються в системі ЗБДР, основної діяльності, а також діяльності у всіх допоміжних підсистемах можуть згадувані системи автоматизованого проектування – САПР. Доречно зазначити, що у концепції «нульової смертності» саме на розробниках дорожньо-транспортних систем лежить основна відповідальність за створення ефективної системи та за її якісне функціонування, при якому нейтралізуються потенційні помилки, які здійснюються учасниками дорожнього руху. Зазначений підхід кардинально змінив напрямки роботи з удосконалення систем управління БДР провідних країн. Він привернув увагу до важливості взаємодії учасників систем управління БДР на стадії розробки, проектування, планування дорожнього середовища та виробництва транспортних засобів, розробки засобів нейтралізації людських недоліків. Новий підхід, що включає технології системного результативного управління БДР, вимагає високого професіоналізму та співпраці всіх рівнів влади, громадських та бізнес-структур, організацій та окремих осіб, пов'язаних спільною метою – забезпеченням БДР. Впровадження зазначеної ідеології дозволило успішним у сфері ЗБДР країнам: організувати на системній основі інформаційно-пропагандистську роботу з різними групами населення, роботу з дітьми з профілактики ДТП, сформувати громадську думку та забезпечити необхідний зміст пропаганди у сфері БДР; прийняти та реалізувати рішення щодо стримування швидкості руху транспортних засобів; удосконалити систему підготовки водіїв та їх допуску до керування транспортними засобами; реалізувати першочергові та маловитратні заходи щодо БДР. Отримані результати вражають – у багатьох країнах створено безпечні дорожні мережі. Незважаючи на високий рівень автомобілізації, ці країни і в теперешній час продовжують домагатися зниження аварійності. Наприклад, у Фінляндії з 1973 р. донині зниження кількості загиблих у ДТП становило 66% зі збільшенням парку транспортних засобів на 80%. Сьогоднішня українська ситуація в деяких аспектах подібна до тієї, що переживали, наприклад, Фінляндія та Швеція у 80-ті роки. Фахівці цих країн змогли успішно вирішити завдання першої стадії виходу із кризи. Початківців змінили професіонали наступного покоління, які успішно вирішують завдання подальших стадій розвитку системи забезпечення БДР. Сьогоднішні професіонали країн – лідерів у сфері безпеки, відкриті до співпраці, їхній досвід доступний. Проте практика свідчить: сліпо копіювати чужий досвід ризиковано. Те, що сьогодні роблять лідери, базується на міцному фундаменті. Сліпе копіювання ефективних високотехнологічних нововведень із західної практики в українську дійсність не дасть очікуваного результату. Потрібно збудувати свою методологію. Тому українським фахівцям сьогодні необхідний досвід закладки основних принципів, що створюють міцний фундамент для подальших надбудов, у тому числі автоматизованих. Переступити технологічні етапи системної побудови неможливо, проте вивчати досвід тих, хто пройшов шлях першим – це можливість уникнути помилок і прискорити процес.



Залучення іноземних фахівців до вирішення проблем дорожньої аварійності виявляє важливі особливості їхньої роботи – увага до дрібниць, ретельність їхнього опрацювання, облік системного впливу дрібниць на людину при моделюванні сприйняття нею дорожньої ситуації. Результат – системне рішення щодо забезпечення безпеки та комфорту руху, що охоплює і такі складові, як навколишнє середовище та дорожня естетика. Українські проектувальники готові вчитися та підвищувати свій професіоналізм. На жаль, поки небагатьом з них вдається брати участь у подібному процесі. Поки що для української ситуації типова помилка, коли із запропонованого західними експертами пакету заходів, наприклад, щодо зниження ризиків на ділянці концентрації ДТП, українськими замовниками виключаються «надмірності». До «надмірностей», як правило, відносять напрямні острівці, стовпчики зі світловідбиваючими елементами, інші типи покриття або мощення. Насправді роль цих елементів у системі велика: вони надають тонкий і тому дуже результативний психологічний вплив на учасників дорожнього руху, керуючи їх поведінкою на рівні підсвідомості. Кожен водій, незалежно від досвіду, віку, статі, проїжджаючи складну ділянку, обладнану на високому рівні безпеки, автоматично підпорядковується моделі поведінки, на яку його запрограмувала дорога. Виняток «тонких» деталей «розвалює» систему або позбавляє її значної частки функціональності у певні періоди. Наслідки – зниження ефекту від ресурсів, спрямованих на цілі підвищення безпеки, тому для системних рішень у галузі дорожньої безпеки дрібниць не існує. Сьогоднішня гостра криза дорожньої безпеки в Україні потребує термінових заходів першої допомоги. Найбільш ресурснозбережними і такими, що дають результат відразу після реалізації, вважаються такі методи вдосконалення дорожньої інфраструктури: приведення характеристик дорожнього середовища до характеру руху; системно реалізоване програмно-цільове скорочення аварійності на ділянках концентрації ДТП; підвищення плавності (заспокоєності) руху та однорідності транспортних потоків; оптимізація швидкісного режиму; підтримки доріг у необхідному експлуатаційному стані; системне інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху. Результативність таких методів, насамперед на ділянках концентрації ДТП, досягає 60–70%. Практика успішних країн створила приклади результативних моделей для проектування програм підвищення БДР, що довела здатність сприяти реалізації комплексного підходу. За допомогою таких моделей, що мають чіткий алгоритм, можна автоматизувати проектування програм підвищення БДР.

Можливі функції автоматизованої моделі:

- вибір заходів із пропонованих, свідомо результативних та економічних;
- розрахунок прогнозованої результативності програми щодо зниження числа загиблих та поранених за допомогою заходів, передбачених програмою;
- розрахунок економічного ефекту після реалізації програми;
- складання робочої документації, необхідної для управління програмою;
- календарні графіки, ресурсні плани, бюджети окремих заходів та зведений бюджет програми загалом;

- графік реалізації програми та підготовка стандартизованої вихідної документації;

- оцінка результативності програми щодо її завершення на основі порівняння статистичних індикаторів аварійності «до» реалізації програми та «після» неї.

Переваги розповсюдження автоматизованого інструменту очевидні насамперед з позицій:

- об'єднання в рамках загальної системної діяльності розрізаних дій різних відомств та їх фахівців з тим чи іншим рівнем підготовки та досвідом;

- гармонізації процедур, методик, звітності; вдосконалення алгоритму процесу, виявлення стійких внутрішньосистемних зв'язків, їх подальшого ув'язування.

Вирішення проблеми ЗБДР, як уже зазначалося, увінчує створення автоматизованих систем ЗБДР, здатних мінімізувати збитки у дорожньому середовищі до «нульової смертності» з урахуванням обґрунтування рівня витрат. При цьому перше завдання включає організацію спостереження всіх видів системної діяльності, що здійснюється персоналом, ретельну вивірку реалізованих технологій (процедур, методик тощо), їх алгоритмізацію для подальшої автоматизації. Це завдання належить вирішити. Прикладом може бути досвід створення та багаторічної успішної експлуатації автоматизованих систем управління безпекою руху у суміжних галузях вітчизняного транспорту. Друге завдання – автоматизація систем ЗБДР, пов'язана з мінімізацією збитків у дорожньому середовищі і зводиться до попередження виникнення небезпечних ДТП, що еквівалентно створенню системи попередження небезпечних відмов техніки та персоналу.

**Гладчук Дмитро Іванович**

*виконувач обов'язків директора Департаменту реалізації державної політики та нагляду (контролю) за безпекою на наземному транспорті Державної служби України з безпеки на транспорті, кандидат юридичних наук*

## **ДІЯЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ ПІД ЧАС РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ**

24 лютого 2022 року Указом Президента України № 64 в Україні було введено воєнний стан [1].

Через введення воєнного стану в Україні сталося кількісне та об'ємне переорієнтування здійснення перевезень пасажирів та вантажів, у тому числі, у міжнародному сполученні: із залізничного, водного та повітряного транспорту – на автомобільний транспорт, а тому на сьогодні автомобільний транспорт займає одне з ключових місць транспортного сектору України.

Все це призвело до значного збільшення руху автомобільного транспорту на автомобільних дорогах загального користування, як наслідок збільшилися ризики:

- не дотримання водіями транспортних засобів режимів праці та відпочинку;

- збільшення кількості автомобільних перевізників, які здійснюють діяльність з перевезення пасажирів та вантажів без оформлення документів на підставі яких здійснюються відповідні перевезення;

- пошкодження та/або руйнування дорожнього покриття під час перевезення вантажів великоваговими транспортними засобами;

- збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті.

Зазначені ризики наражають на небезпеку користувачів транспортних послуг та інших учасників дорожнього руху, що, у свою чергу, призводить до загибелі або травмування людей, створення аварійних ситуацій.

Статтею 3 Конституції України визначено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [2].

Відповідно до статистичних даних за 10 місяців 2022 року на автошляхах України за участю водіїв автомобільного транспорту, який ліцензіати використовують для здійснення своєї господарської діяльності сталось 744 дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП), в яких загинули 86 осіб та 507 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. При цьому спостерігається незначне зниження тяжкості наслідків від ДТП. Зокрема:

- кількість загиблих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 2,3% (з 88 до 86 осіб);

- кількість травмованих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 32,9% (з 756 до 507 осіб).

Відтак, відповідно 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 [3], за 10 місяців 2022 року Укртрансбезпекою забезпечено проведення 217 технічних розслідувань ДТП на автомобільному та міському електричному транспортах.

Крім того, за результатами перевірок суб'єктів господарювання у рамках технічних розслідувань встановлено, що супутніми причинами, які призводять до ДТП, є недотримання автотранспортного законодавства автомобільними перевізниками та водіями транспортних засобів, а саме:

- недотримання водіями режиму праці та відпочинку (62,3%);
- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів (20,8%);
- не забезпечується підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації працівників підприємства, водіїв транспортних засобів (5,7%);
- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв (2,9%);
- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів (2,8%).
- не забезпечується дотримання законодавства в частині безпеки дорожнього руху та охорони праці (2%);
- неналежний контроль технічного та санітарного стану автобусів чи таксі перед початком роботи (1,7%);
- неналежна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду (0,9%);
- не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (0,9%).

Зважаючи на ситуацію, яка складається у сфері автомобільних перевезень, державне регулювання має бути максимально направлене на забезпечення перевезень автомобільним транспортом, у тому числі й міжнародним сполученням. Тому дієвим важелем у цьому напрямку також є імплементація європейського законодавства.

З метою вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні, задоволення потреб суспільства й економіки у перевезенні пасажирів та вантажів, безпеки перевезень, адаптації норм законодавства України до норм актів Європейського Союзу згідно із Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106 [4] (далі – Угода про асоціацію) розроблено проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу»

(реєстр. № 4560 від 30.12.2020 р.) (далі – законопроект) [5]. Цілями даного законопроекту є:

- визначення особливостей ліцензування на автомобільному транспорті відповідно до положень Регламенту (ЄС) № 1071/2009;
- запровадження системи отримання свідоцтв професійної компетентності менеджерів (управителів) з перевезень;
- впровадження механізму підтвердження бездоганної ділової репутації автомобільних перевізників;
- установити заходи впливу на автомобільних перевізників та норми, які регулюватимуть усі аспекти щодо адміністративних правопорушень у сфері внутрішніх та міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів;
- впровадження пристроїв обмеження швидкості транспортних засобів відповідно до Директиви 92/6;
- впровадження періодичної перепідготовки водіїв комерційного транспорту відповідно до Директиви 2003/59.

Таким чином, можна зробити висновок, що в умовах воєнного стану з'явилися нові учасники дорожнього руху і їхня поведінка на дорогах залишається недослідженою. 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.

Зруйнована 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.

Отже, забезпечення безпеки та якості перевезень пасажирів і вантажів наземним транспортом, у тому числі, під час дії правового режиму воєнного стану є головною метою діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті.

### **Список використаних джерел:**

1. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення: 10.11.2022).

2. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 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: 10.11.2022).

3. Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському

електричному (трамвай, тролейбус) транспорті : Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.06.2015 р. № 231. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0818-15#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

4. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106. Дата оновлення: 18.09.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу : Проект Закону України від 30.12.2020 р. № 4560. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=70777](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70777) (дата звернення: 10.11.2022).

**Грачова Олександра Юріївна**

*студент 3 курсу факультету соціології і права Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*

**Лук'янчиков Борис Євгенович**

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

## **АЛКОГОЛЬНЕ СП'ЯНІННЯ ЯК ПЕРЕДУМОВА ВИЛУЧЕННЯ АВТОМОБІЛЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

24 лютого 2022 року Указом Президента України № 64/2022 у зв'язку із повномасштабним вторгненням Російської Федерації (надалі – РФ) в Україну, було введено воєнний стан, що продовжується до теперішнього часу станом на жовтень 2022 року [1]. Зокрема, в умовах бойових дій, конституційні права та свободи осіб зазнають обмеження, що передбачено Законом України «Про правовий режим воєнного стану». Відповідно до ст. 8 даного нормативно-правового акту, може здійснюватися примусове відчуження майна, що перебуває у приватній або комунальній власності, вилучення майна державних підприємств, державних господарських об'єднань для потреб держави в умовах правового режиму воєнного стану [2]. Особливої уваги у цьому питанні потребує вилучення автомобільного транспорту у осіб, що перебувають в стані алкогольного сп'яніння, незважаючи на системність таких дій, на користь держави чи Збройних сил України (надалі – ЗСУ). У зв'язку з цим питанням виникає потреба у нормативному закріпленні алкогольного сп'яніння як умови вилучення автомобільного транспорту та визначенні механізму такого вилучення.

Мета даної роботи полягає у дослідженні поняття алкогольного сп'яніння як передумови вилучення автомобіля в умовах воєнного стану.

З березня 2022 року в Україні здійснюється примусове відчуження автомобіля у водіїв, які перебувають у стані сп'яніння. Так, було вилучено більше, ніж 100 транспортних засобів у таких регіонах нашої держави: Київщина, Волинь, Полтавщина, Буковина та Тернопільщина.

Поняття «примусового вилучення» знаходить відображення у ст. 1 Закону України «Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану» (надалі – Закон) [3]. В Законі зазначається, що примусовим відчуженням майна вважається позбавлення власника права власності на індивідуально визначене майно, що перебуває у приватній або комунальній власності та яке переходить у власність держави для використання в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану за умови попереднього або наступного повного відшкодування його вартості.

Проте, в практичній реалізації, особливим акцентом є юридичне регулювання перебування особи в нетверезому стані. Порядок визначення стану сп'яніння регулюється Інструкцією про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженою спільним наказом МВС та МОЗ України від 09.11.2015 року № 1452/735 [4]. Вищенаведений нормативний припис передбачає порядок виявлення та фіксації перебування водія в стані алкогольного сп'яніння і в умовах воєнного стану, що є важливим чинником для забезпечення дотримання правил дорожнього руху, мінімізації дорожньо-транспортних пригод під час складної поточної ситуації в Україні. Особливими ознаками стану алкогольного сп'яніння є: запах алкоголю з порожнини рота, порушення координації рухів; порушення мови; виражене тремтіння пальців рук; різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя, поведінка, що не відповідає обстановці [4]. Зокрема, за допомогою алкотестеру можна встановити, чи наявне перевищення рівня алкоголю в крові водія, що впливає на його свідомість і можливість об'єктивної оцінки своїх діянь.

В умовах воєнного стану, застосовуються всі заходи щодо виявлення та покарання водіїв, які продовжують свавільно порушувати безпеку дорожнього руху в державі, навіть не зважаючи на наявність воєнного стану і активних бойових дій, сідаючи за кермо у нетверезому вигляді.

Тому, з метою посилення відповідальності, законодавчий орган нашої держави – Верховна Рада України ініціювала зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (надалі – КУпАП) щодо особливостей керування транспортними засобами в стані сп'яніння на основі Законопроекту № 7382 [6]. Відповідно, парламентарі пропонують доповнити статтю 130 КУпАП [7] приписом щодо можливої конфіскації автомобілів у водіїв, що перебувають у нетверезому стані на користь ЗСУ або МВС України, або Державної служби України з надзвичайних ситуацій та уповноваженого ним органу державної влади. Прийняття вищевказаного нормативно-правового акту може стати стримуючим чинником для любителів керування автомобілем в нетверезому стані, спонукати їх до свідомої добропорядної поведінки. Вважаємо, що законопроект має бути підтриманий законодавчим органом.

Така процедура щодо відчуження транспортного засобу передбачає юридичне закріплення протоколу, форма якого затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2012 р. № 998 [8]. В документі мають бути відображені такі відомості: найменування військового командування та органу, що погодив рішення про примусове відчуження або вилучення майна, або найменування військового командування чи органу, що ухвалив таке рішення; відомості щодо працівника поліції, найменування особи, яка підлягає такому виді санкції та її паспортні дані, документ на автомобіль.

Особливий акцент зроблений на тому, що протокол має підписати власник авто, представник вищого військового командування та орган, що погодив відчуження. Зауважимо, що обидві сторони отримують примірник



такого акта, а водію надається оригінал висновку щодо вилучення авто в умовах воєнного стану.

Отже, на основі вищевикладеного, можемо зазначити, що в умовах воєнного стану запроваджуються усі заходи щодо притягнення порушників за посягання на дорожню безпеку до більш суворої відповідальності, створення всіх умов щодо мінімізації дорожньо-транспортних пригод. В період бойових дій є важливим підтримання верховенства права, законослухняності від кожного громадянина.

### **Список використаних джерел:**

1. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України № 64/2022 від 24 лютого 2022 року. Офіс Президента України. офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022.2> (дата звернення: 15.10.2022).

2. Про правовий режим воєнного стану : Закон України № 389-VIII від 12 травня 2015 року. Верховна Рада України. офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 15.05.2022).

3. Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Закон України № 4765-VI від 17 травня 2015 року. Верховна Рада України. офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#Text> (дата звернення: 15.10.2022).

4. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Наказ Міністерства внутрішніх справ України і Міністерства охорони здоров'я України № з1413-15 від 9 листопада 2015 року. Міністерство внутрішніх справ України і Міністерство охорони здоров'я України. Офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text> (дата звернення: 15.10.2022).

5. Лук'янчиков Є. Д., Лук'янчиков Б. Є. Техніко-криміналістичні засоби встановлення та фіксації стану сп'яніння у польових умовах. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2021. Вип. 66. С. 229-334.

6. Про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу : Проект Закону України № 7382 від 17 травня 2022 року. Верховна Рада України. Офіц. веб-сайт. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1309558> (дата звернення: 15.10.2022).

7. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України № 8073-X від 07 грудня 1984 року. Верховна Рада України. Офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 16.10.2022).

8. Деякі питання здійснення повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану : Постанова Кабінету Міністрів України № 998 від 31 жовтня 2012 року. Кабінет Міністрів України. Офіц. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998-2012-п#Text> (дата звернення: 16.10.2022).

**Грицак Михайло Пилипович**

*провідний фахівець з питань цивільного захисту Львівського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України*

**Пацеляк Роман Ярославович**

*завідувач сектора автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Львівського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України*

**Власенко Сергій Володимирович**

*головний судовий експерт сектора автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Львівського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України*

**ГРОМАДСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ  
В ПЕРІОД ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ**

В мирний час і в період воєнного стану повинні бути повністю реалізовані вимоги статті 3 Конституції України, за якими людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека – визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави [1].

У зазначеному аспекті розвиток громадянського суспільства неможливий без участі громадських ініціатив. Добровільна (ініціативна) участь громадян та громадських об'єднань в охороні громадського порядку та громадської безпеки загалом, та їх складової частини – безпеки дорожнього руху, є важливою складовою частиною громадянського суспільства. Зазначений процес має характер двосторонньої взаємодії правоохоронних органів та представників суспільства, які не пов'язані між собою підпорядкуванням, службовими відносинами тощо, але бажають забезпечувати безпеку дорожнього руху. Тому, якщо громадяни проявляють певні ініціативи, правоохоронні органи – мають сприяти їх практичній реалізації, а держава – створювати відповідні правові гарантії для реалізації такої участі.

Таким чином, вивчення та наукове дослідження заходів, пов'язаних з участю громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху, набуває особливої актуальності. Зокрема, актуальними є проблеми комплексного дослідження безпеки дорожнього руху, участі громадян у цьому багатогранному процесі, пошук та обґрунтування сучасних форм зазначеної участі та їх класифікація за різними підставами участі громадян та ін.

Процес участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху має обоюсторонній характер для правоохоронних органів та громадськості. При цьому

громадяни мають опосередковане відношення до безпеки дорожнього руху, яке охоплює поняття «учасник дорожнього руху» і бажають більшої власної ролі в цьому процесі. Тому ініціативу мають виявляти саме громадяни. Водночас, органи публічного адміністрування мають забезпечити відповідну практичну реалізацію зазначеної ініціативи, створюючи відповідні правові гарантії [2].

Рівень підтримки громадянами діяльності правоохоронних органів у забезпеченні безпеки дорожнього руху є своєрідним індикатором громадської підтримки та довіри їх діяльності, оскільки йдеться про добровільність, участь за власним бажанням, а не за адмінпримусом. Співвідношення правових, організаційних, методичних та інших засобів участі громадян (з поліцією чи самостійно) у забезпеченні безпеки дорожнього руху – є показником довіри до діяльності органів публічної адміністрації та відповідної підтримки.

Цікавий алгоритм відносин держави та особи був започаткований ще у минулому столітті: він передбачав, що діяльність здійснюють окремі особи, товариства і їх союзи і лише у тих випадках, коли такої діяльності окремих осіб, союзів і цілої громади виявиться недостатньо, має бути надана допомога з боку уряду (поліцейська діяльність у вузькому розумінні) [2].

Громадські організації, які працюють у сфері дорожнього руху та його безпеки, у 2019 році підписали Маніфест про підвищення безпеки на дорогах України [3]. Серед підписантів – об'єднання велосипедистів, електромобілістів, власників електросамокатів та інших дрібних транспортних засобів, об'єднань, що займаються питаннями доступності та комфортного облаштування міських просторів. У цьому Маніфесті зазначено, що травматизм і смертність в ДТП залишається загальносвітовою проблемою, але Україна сьогодні перебуває на перших місцях за кількістю таких випадків, і цю ситуацію потрібно змінювати.

У міжнародному досвіді у сфері безпеки руху існує поняття «середовище, що пробачає помилку». Кожна людина може помилитися, але важливо, щоб ця помилка коштувала щонайбільше – штрафу за порушення, а не втрати людиною здоров'я чи життя. Тому активісти організації U-Cycle, ініціатори створення коаліції за підвищення безпеки руху, вважають, що в Україні нині створюється запит від громадськості на застосування перевірених інфраструктурних засобів безпеки дорожнього руху: острівців безпеки, безпечних перехресть, безпечних пішохідних переходів. В Українському кризовому медіа-центрі було зазначено, що у спадок нам дісталася стара інфраструктура, застарілий транспорт і старі звички, які сприяють травмуванню і загибелі людей, а для кардинального вирішення проблеми забезпечення безпеки руху необхідно системно переглянути нормативно-правову базу, у якій має бути чітко прописаний принцип нульової толерантності до смертності і травматизму.

Крім цього, потрібно максимально знижувати ризик ДТП на стадії проектування дорожньої інфраструктури, залізничних переїздів, а в разі настання нещасного випадку – здійснювати негайний аудит та усунення чинників ризику. Це значно ефективніше та гуманніше, ніж карати людей, які стали заручниками ситуації, вважають [3] в AVERE Ukraine та Європейській асоціації з електромобільності, сталого транспорту та інфраструктури України.

У Центрі демократії та верховенства права та у Кампанії «За безпечні дороги» вважають [3], що найчастіше причиною смерті на дорогах є: перевищення швидкості; керування транспортом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння; ігнорування ременів безпеки, дитячих крісел, мотошоломів; відволікання уваги водія на мобільні телефони. Ці чинники зазначені як ключові, що мають безпосередній вплив на ризик і тяжкість наслідків ДТП. Тому над їх усуненням негайно має працювати держава, а координаційні громадські структури мають об'єднати зусилля громадських ініціатив та держави так, щоб смертей на дорозі стало якнайменше.

Громадські активісти вважають, що першими та найбільш терміновими кроками нашої держави вже сьогодні має стати запровадження автоматичної фотовідеофіксації порушень правил дорожнього руху та перегляд системи покарань за перевищення швидкості й ігнорування пасків безпеки. Підписанти Маніфесту також пропонують створити новий орган – Агенцію з безпеки дорожнього руху, яка, на їхню думку, могла б налагодити збір статистичних даних про ДТП за єдиною методологією, розробляти плани убезпечення пішохідних переходів тощо [3].

Безпека на дорогах України має бути постійною і воєнний стан – не привід порушувати правила дорожнього руху. Тому сьогодні, як ніколи, усі учасники дорожнього руху мають бути взаємно ввічливі та, кожен особисто, найперше дбати про безпеку на автошляху, щоб, при потребі, у будь-яку мить безперешкодно могли проїхати автомобілі екстрених служб (швидка медична допомога, поліція, рятувальники) [2-3].

Особливістю завантаження автошляхів у воєнний період є збільшення кількості учасників дорожнього руху в усій країні. Тому держава вимушена змінювати та спрощувати відповідні правила й закони, аби полегшити та пришвидшити певні процеси під час війни.

На неокупованих і деокупованих територіях вкрай важливе відновлення відеофіксації, яка практично довела свою ефективність. Тому у Департаменті патрульної поліції вважають [4] доцільним не лише повернення до контролю за дотриманням правил безпеки дорожнього руху, а й підвищення рівня такого контролю; відзначають особливо сувору реєстрацію ДТП з постраждалими та загиблими, які спричинені зневагою до правил дорожнього руху та жорстку позицію при притягненні винуватців до відповідальності; наголошують на необхідності зменшення допустимої швидкості пересування автодорогами в умовах війни, оскільки висока швидкість не декілька загроз: швидкий рух залишає водієві менше часу на реакцію на небезпеку; наслідки зіткнення у такому випадку більш тяжкі; машину, яка наближається на високій швидкості, іншим учасникам руху важче помітити вчасно.

Доречним під час війни вважається [4] постійне нагадування учасникам руху про небезпеку на проїзній частині через пошкодження дорожнього покриття та про те, що після розриву снаряду (ракети, міни тощо) проїзна частина вкривається сміттям, серед якого можуть бути небезпечні для автомобіля предмети, тому рухатись на таких ділянках доріг потрібно не лише повільно, а й з підвищеною увагою, щоб розгледіти серед дрібного сміття

ймовірно небезпечні уламки, оскільки після обстрілів та боїв на дорозі можуть залишатися ями, уламки цегли, фрагменти металевих конструкцій будівель та техніки тощо, якими легко пошкодити не лише шини, а й розташовані у нижній частині машини конструкції (підвіску, вихлопну систему, трансмісію).

Особливої уваги водіїв потребують [4] спеціально встановлені нашими захисниками перешкоди руху на проїзній частині автодоріг і споруджені блокпости. Залежно від регіону країни, встановлені перешкоди на окремих ділянках доріг прибирають, а блокпости залишають, оскільки вони призначені для охорони доріг до населених пунктів і важливих об'єктів інфраструктури. У таких місцях здійснюється особливий контроль за рухом транспорту та людей, тому у воєнний час вони функціонуватимуть.

При регулюванні безпеки дорожнього руху під час воєнного стану необхідно враховувати рівень безпеки (повітряних тривог, ймовірних військових дій тощо) кожного регіону України та адаптуватись до відповідних умов, оскільки різні частини нашої держави зазнають різного впливу війни. Тому громадські ініціативи і законодавчі заходи з безпеки дорожнього руху, що були актуальні до війни, можуть бути складними для виконання на умовно мирних територіях, а в умовах ведення бойових дій – неможливими. Через це перед учасниками дорожнього руху постають нові завдання – добратись до пункту призначення найбільш безпечно, постійно бути налаштованим на ймовірну небезпеку тощо. Тому особливого значення набувають суб'єктивні складові безпеки кожного учасника дорожнього руху: культура поведінки, взаємодопомога, ввічливість тощо.

Отже, громадська діяльність в сфері безпеки дорожнього руху в період правового режиму воєнного стану спрямована на застосування перевірених у світі засобів безпеки дорожнього руху (відеонагляду, острівців безпеки, безпечних перехресть, безпечних пішохідних переходів) та на створення нормативно-правової бази, у якій буде чітко прописаний принцип нульової толерантності до смертності і травматизму.

### **Список використаних джерел:**

1. Конституція України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141). Документ 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 07.11.2022).

2. Гусева Є. Про розвиток нових форм участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху: до питання становлення та розвитку. Підприємництво, господарство і право. № 6. 2018. С. 158-159.

3. Громадські організації у сфері безпеки дорожнього руху підписали Маніфест щодо підвищення безпеки на дорогах України. URL: <https://uacrisis.org/uk/74142-traffic-security-manifesto> (дата звернення: 07.11.2022).

4. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково практичної онлайн-конференції (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.

**Гузенко Олена Павлівна**

*доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки  
Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних  
наук, доцент*

## **ОЦІНКА ПРОБЛЕМ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Актуальність безпеки на залізничному транспорті була та залишається одним з ключових питань, котрі постійно потребує підвищеної уваги. Останнім часом бойові дії розв'язані російською федерацією на території нашої країни засвідчили сучасність та необхідність проведення реформаторських дій з боку керівництва країни саме в контексті безпеки на залізничному транспорті. Безспірним є те, що з боку політиків проводиться активна робота, що має на меті підвищити рівень безпеки як пасажиропотоку, так і перевезення вантажів особливо специфічного призначення. Проте платформою для адаптації інноваційних пропозицій у сфері безпеки функціонування залізничного транспорту слугують процеси встановлення реальних існуючих проблем, які мають вказати напрямок заходів зміцнення даного виду безпеки.

Варто зазначити, що проблема безпеки залізничних перевезень не є новою. Чисельні наукові праці, дискусійні платформи, напрямки монографічних досліджень вчених вказують на те, що не залежно від рівня безпеки тема є доволі актуальним питанням, що підлягає постійному оновленню та удосконаленню. Свої монографічні дослідження поставленій проблемі присвятили такі вчені як: О. М. Чупир, Є. О. Бурлака, О. П. Бутенко [1], В. О. Овчиннікова [2], І. В. Токмакова [3], М. А. Окландер [4], Г. Ю. Олійник, Т. І. Лозова, П. С. Єщенко, В. В. Жебка та С. Я. Салига [5] та інші. Науковці розкривають різні аспекти функціонування підприємств залізничного транспорту, проте обмежено висвітлюють проблему безпеки руху, що і вказало на доцільність та сучасність обраного напрямку дослідження.

Як зазначають О. М. Чупир, Є. О. Бурлака та О. П. Бутенко [1] не зважаючи на певні фрагментарні зрушення в напрямі покращення якості транспортного обслуговування підприємств залізничного транспорту та безпеки руху ним, залишається значний спектр невирішених проблем. Наразі фахівці практики даної галузі відмічають невідповідність транспортних послуг наданих підприємствами залізничного транспорту критеріям збалансованого їх розвитку за показниками технічного стану, надійності та безпеки руху, логістичної ефективності, ресурсозбереження та клієнторієнтованості. На погляд науковців при вирішенні даної проблеми необхідно звернути увагу на те, що «...неможливо забезпечити розвиток послуг по перевезенню, що надають підприємства залізничного транспорту, не створивши необхідні для цього умови, оскільки саме транспортна послуга є результатом різних дій з боку суб'єктів, що беруть участь у їх наданні. З огляду на це потребують детального вивчення проблеми, що впливають на розвиток транспортних послуг підприємств залізничного транспорту та на зміцнення безпеки руху ним.

На погляд В. О. Овчиннікова [2] проблеми безпеки руху залізничним транспортом та існуючого рівня аварійності виникли через низку негативних факторів впливу, проте основним з них є хронічне недофінансування галузі з боку держави впродовж останніх тридцяти років. Науковець вважає, що занедбана транспортна інфраструктура, застарілий рухомий склад підприємств залізничного транспорту, низький рівень послуг по перевезенню призводить до того, що «...все це відлякує потенційного клієнта – пасажера, який обирає автомобільний чи автобусний маршрут для пересування». Проблеми також торкаються вантажоперевізників, котрі постійно стикаються з тим, що тарифи на перевезення постійно зростають і вантажоперевізники шукають альтернативні засоби для переміщення своїх вантажів.

До складу проблем розвитку підприємств залізничного транспорту, низького рівня безпеки руху ним та існування випадків аварійності І. В. Токмакова [3] відносить високий рівень зношеності основних фондів рухомого складу підприємств залізничного транспорту, недостатній рівень інвестицій у минулому, значне боргове навантаження, відсутність можливості залучення приватних інвестицій через законодавчі обмеження, високі політичні та фінансово-економічні ризики. Крім того науковець також звертає увагу на відсутність дієвого механізму фінансування підприємств галузі, що в свою чергу обмежує можливість підприємств залізничного транспорту адаптувати намічені заходи безпеки руху та зниження рівня аварійності. Разом з тим, М. А. Окландер [4] вважає, що до складу проблем підприємств, які надають послуги по перевезенню пасажирів та багажу залізничним транспортом належить, перш за все, відсутність орієнтованого на ринок державного регулювання залізничних перевезень та значний рівень бюрократії, що уповільнює адаптацію намічених заходів покращення розвитку галузі. Крім того, науковець вважає, що існує значний рівень необґрунтованих соціальних очікувань та великий обсяг соціальних зобов'язань, особливо в контексті здійснення збиткових пасажирських перевезень за відсутності повної державної підтримки. Таке явище впливає на процедуру накопичення власних фінансових коштів підприємствами залізничного транспорту, що призводить до недофінансування намічених заходів безпеки руху ним.

Досліджуючи проблеми розвитку підприємств залізничного транспорту Г. Ю. Олійник, Т. І. Лозова, П. С. Єщенко, В. В. Жебка та С. Я. Салига [5], констатують той факт, що «...існує незадовільний рівень енергоефективності на підприємствах залізничного транспорту, відсутність достатнього обсягу власних грошових коштів, у тому числі коштів інвесторів та належної державної підтримки для оновлення рухомого та нерухомого складу основних фондів, недостатній рівень державного фінансування заходів зниження рівня аварійності та покращення безпеки руху».

В свою чергу, Л. Марценюк та К. Камерон Батмангліч [6] досліджуючи проблеми економічної безпеки українських залізниць та шляхів виходу їх з кризи, зауважують, що серед них важливе місце належить відсутності або уповільнення реалізації пріоритетних інвестиційних проектів, внутрішній і зовнішній опір з реалізації ефективних політик та проведення структурних

реформ. Водночас науковці звертають увагу на присутність таких явищ як велика кількість збиткових видів діяльності підприємств залізничного транспорту та значний рівень корупційних ризиків.

Останніми роками плани з капітального інвестування залізничного транспорту систематично не виконувалися, що призвело до подальшого погіршення технічного стану рухомого складу та залізничної інфраструктури і скорочення експлуатаційного ресурсу компанії.

Ми погоджуємося з думкою В. Г. Обруч [7], який зазначає, що результатом технічної деградації залізничного транспорту і зниження його пропускної та провізної спроможності стали катастрофічне погіршення якості послуг підприємств залізничної галузі та поступова втрата частки ринку вантажних перевезень на користь інших видів транспорту.

Таким чином, дослідження підтвердили наявність суттєвих проблем в діяльності підприємств залізничного транспорту, що вказує на необхідність їх нагального вирішення з метою зниження рівня аварійності та зміцнення безпеки руху. З огляду на зазначене сьогодні вкрай важливого значення набуває відновлення довіри споживачів і забезпечення збалансованого розвитку послуг підприємств залізничного транспорту на основі використання новітніх інноваційних рішень у цій сфері та покращення якості та безпеки перевезень залізничного транспорту.

#### **Список використаних джерел:**

1. Управління розвитком ресурсного потенціалу підприємств (на прикладі підприємств залізничного транспорту): монографія / [О. М. Чупир, Є. О. Бурлака, О. П. Бутенко]. Х.: ХНУБА, 2022. 178 с.
2. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
3. Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Харків: УкрДУЗТ, 2015. 403 с.
4. Окландер М. А. Маркетингові аспекти реформування залізничного транспорту: монографія. Одеса: Астропринт, 2010. 248 с.
5. Організаційно-економічний механізм корпоративного управління підприємствами транспорту та зв'язку: монографія / [Г. Ю. Олійник, Т. І. Лозова, П. С. Єщенко, В. В. Жебка, С. Я. Салига]. К. : Логос, 2012. 423 с.
6. Марценюк Л., Камерон Батмангліч К. Економічна безпека українських залізниць: шляхи виходу з кризи. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2021. № 3. С. 304-311.
7. Обруч Г. В. Теоретичні основи забезпечення збалансованого розвитку послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *БІЗНЕСІНФОРМ*. 2021. № 4. С. 135-141.



**Долгий Микола Леонідович**

*професор кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат біологічних наук, доцент*

**Дрозденко Наталія Віталіївна**

*викладач кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

**Кушнір Віталій Андрійович**

*завідувач кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат медичних наук, старший науковий співробітник*

**Макаренко Андрій Миколайович**

*старший викладач кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

**Стрюк Михайло Петрович**

*викладач кафедри домедичної підготовки Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

## **УМІННЯ НАДАВАТИ ДОМЕДИЧНУ ДОПОМОГУ ПОСТРАЖДАЛОМУ ПРИ ДТП – ЗАПОРУКА ЗБЕРЕЖЕННЯ ЙОГО ЖИТТЯ**

Російське вторгнення на терени нашої держави – відкритий воєнний напад Росії на Україну, який стався о 3:40 24 лютого 2022 року [1].

В останній час російські терористи збільшили кількість бомбардувань енергетичної інфраструктури України, більшість міст перейшли на режим посиленої економії електроенергії. Вулиці освітлюються менш яскраво, а місцями підсвічування взагалі вимкнули – у цих умовах підвищується ризик виникнення дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) та ускладнюється надання домедичної допомоги постраждалим [2].

Ще одним ускладненням домедичної допомоги при ДТП в умовах воєнного стану є загроза ураження того, хто цю допомогу надає, тобто в перші хвилини події увага щодо власної безпеки рятувальника і безпеки людей навколо (наріжний камінь домедичної допомоги) повинна бути подвоєна.

За даними ВООЗ в ДТП у всьому світі за рік гине біля 1,25 мільйона людей; більше, ніж на війнах.

За даними інформаційних довідок ДСНС в Україні кожного року фіксується до 200 тисяч дорожньо-транспортних пригод в яких травмується щороку від 35 до 40 тисяч осіб та смертність складає від 4 до 5 тисяч [3].

Постійно зростає інвалідизація внаслідок ДТП, причинними факторами чого є неадекватна та неефективна медична допомога за рівнем, якістю та часом надання [4].

Домедична допомога є невід'ємною складовою медичної безпеки дорожнього руху на догоспітальному етапі надання медичної допомоги. В п. 4 статті 1 Закону України про екстрену медичну допомогу визначено, що домедична допомога – це невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи [5].

В цілому, суть домедичної допомоги полягає у підтримці життя постраждалого до приїзду бригади екстреної медичної допомоги (ЕМД).

При ДТП використовують такий алгоритм надання домедичної допомоги.

1) Оглянути місце події на наявність небезпечних речовин: рідин, газів, паливно-мастильних речовин. Переконайтесь, що ніщо не загрожує життю інших учасників події чи свідків.

2) Визначити наявність постраждалих та їх кількість, за необхідності провести сортування, і в першу чергу надавати допомогу постраждалим з ознаками масивної кровотечі та постраждалим без свідомості.

3) Викликати бригаду екстреної медичної допомоги.

4) Провести евакуацію постраждалого (при загрозі для його життя) з транспортного засобу. При цьому необхідно пам'ятати про: першочергове забезпечення власної безпеки, постійну стабілізацію голови і шиї постраждалого в повздовжньому положенні. Під час евакуації положення хребта не повинно змінюватись; забезпечити постійну прохідність дихальних шляхів постраждалого.

5) Порядок надання домедичної допомоги постраждалому:

зупинити критичну кровотечу (використовувати механічний джгут для зупинки кровотечі по типу «САТ», гумовий джгут або, за відсутності, імпровізований джгут із косинки тощо);

перевірити наявність дихання, при відсутності дихання постраждалого слід екстрено евакуювати з транспортного засобу;

перевірити прохідність дихальних шляхів;

розпочати серцево-легеневу реанімацію (СЛР). Покласти постраждалого на горизонтальній поверхні. Якщо поверхня похила – то головою донизу. Розташувати долоні на середній частині грудної клітки, виконувати 30 натискань на грудну клітку (частота натискань має бути в межах 100-120 за хвилину, глибина – 5-6 см), після цього зробити два вдихи постраждалому не довше ніж протягом 5 сек., використавши захисну плівку-клапан з аптечки. Регулярно без пауз проводити цикли натискання (30 разів) і дихальних рухів (2 рази), через кожні 2 хв. міняти особу, яка проводить СЛР;

надати стабільне бокове положення;

укрити термопокривалом [6].

Зрозуміло, що без відповідних знань надавати домедичну допомогу не можливо. Навчання за цим напрямом для рятувальників ДСНС України

проводяться в Інституті державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту.

В ході занять застосовуються найбільш ефективні методи – тренінгові – стимуляційний та імітаційний [7].

Найголовніше – формування у слухачів усвідомленого рішення щодо прийняття тих чи інших негайних ефективних дій з надання допомоги постраждалим в екстремальних умовах.

Як показує наш досвід, саме такий підхід у навчанні, а саме: викладач (теоретична частина, розробка сценарію – моделювання ситуації), слухачі (мозковий штурм, осмислення ситуації, прийняття правильних рішень, тренінг) є найбільш дієвим і має велику позитивну динаміку, що відображається при порівнянні вхідного і вихідного тестування.

Важливим є також те, що при такому алгоритмі навчання викладач практично з перших хвилин повністю володіє увагою аудиторії. Як один з наслідків – слухачі самі висловлюють побажання більш глибоко вивчити ту чи іншу тему.

В основу заняття з рятувальниками покладено використання кейс-методу, який відомий у вітчизняній та зарубіжній освіті як метод ситуативного навчання на конкретних прикладах.

Також, великим попитом у рятувальників користуються ситуаційні задачі, де в деталях описується алгоритм їх дій з домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) – подіях, що сталися під час руху транспортного засобу, внаслідок яких транспортні засоби пошкоджено і можуть бути травмовані або загиблі люди.

Основними причинами смерті постраждалих при ДТП є наступні фактори: травми, не сумісні з життям – 20%; затримка швидкої допомоги – 10%; бездіяльність або неправильні дії очевидців ДТП – 70%.

Аналіз різноманітності та кількості одночасно можливих травм при ДТП свідчить про те, що у цих ситуаціях може мати місце практично весь спектр невідкладних станів.

В основному це такі невідкладні стани: зупинка кровообігу і дихання; гостра дихальна недостатність; травматичний шок; кома; переломи кісток і вивихи суглобів; травми грудної клітки; синдром тривалого здавлення або краш-синдром (crush-syndrome); травми таза; черепно-мозкова травма; пошкодження хребта; рани кінцівки, в тому числі ускладнені кровотечею; пошкодження очей; тупа травма живота з ушкодженням внутрішніх органів і внутрішньою кровотечею; гостре отруєння; екстрені пологи.

На практичних заняттях окрім надання домедичної допомоги постраждалому також відпрацьовуються навички транспортування постраждалого:

- при черепно-мозковій травмі – тільки в лежачому положенні;
- при травмі грудної клітки – у напівсидячому-напівлежачому положенні;
- при травмі ключиці – сидячи, руки максимально відведені назад;
- при травмі обличчя, щелеп – лежачи, голову повернути набік;

при травмі поперекового відділу хребта – лежачи на животі, на жорсткій основі.

при травмі таза слід транспортувати постраждалого в положенні «жаби»; у стані шоку і непритомного постраждалого транспортують в положенні лежачи на спині, ноги підняті приблизно на 25 градусів.

Отримані теоретичні та практичні знання з домедичної допомоги у повній мірі дозволяють рятувальникам виконувати завдання за призначенням.

### **Список використаних джерел:**

1. Карловський Денис. Влада знала про підготовку російського вторгнення, тільки чекали 22 лютого – Данілов. Українська правда. Вебсайт. URL : <https://www.pravda.com.ua/news/2022/04/14/7339607/> (дата звернення : 26.09.2022).

2. Українців попередили про нову небезпеку на дорогах: що треба знати водіям. АВТОТЕМА новости автомобильного мира 25 октября 2022: вебсайт. URL : <https://autotheme.info/news/174939-ukrayintsiv-poperedili-pro-novu-nebezpeku-na-dorogah-shho-treba-znati-vodiyam.html> (дата звернення : 26.09.2022).

3. Державна служба з надзвичайних ситуацій : офіц. веб-портал. URL : <https://www.dsns.gov.ua/ua/Dovidka-za-kvartal/110733.html> (дата звернення: 26.09.2022).

4. Гур'єв С. О., Яровий Д. М., Кушнір В. А. Структура інвалідності серед постраждалих унаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні. *ЖУРНАЛ «ТРАВМА»*. 2018. Т. 19. Вебсайт. URL : <http://www.mif-ua.com/archive/article/46467> (дата звернення: 26.09.2022).

5. Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VI // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text> (дата звернення: 26.09.2022).

6. Дії при ДТП. Загальні рекомендації. КНП ЦЕНТР ЕКСТРЕНОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ТА МЕДИЦИНИ КАТАСТРОФ МІСТА КИЄВА. Офіц. веб-портал. URL <http://ssmp.health.kiev.ua/index.php/porady-likaria/590-diji-pri-dtp-zagalni-rekomendatsiji> (дата звернення: 26.09.2022).

7. Таймасов Ю. Розвиток професійної компетентності фахівців пожежно-рятувальної служби у системі підвищення кваліфікації : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Терноп. нац. пед. ун-т ім. Володимира Гнатюка. Тернопіль. 2016. 20 с.

### **Домінік Андрій Михайлович**

*заступник начальника кафедри експлуатації транспортних засобів та пожежно-рятувальної техніки Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент*

### **Павлюк Юрій Емільович**

*професор кафедри експлуатації транспортних засобів та пожежно-рятувальної техніки Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент*

## **ОСОБЛИВОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПРОТИПОЖЕЖНИХ МАШИН В УМОВАХ ВІЙНИ**

Процес підтримування рухомого складу у технічно справному стані, у готовності до належно якісного виконання своїх функцій здійснюється, виходячи з оцінки фактичного поточного стану кожного окремого автомобіля на підставі звіряння реальної діагностичної інформації з еталонною (критерійною). Профілактичні та ремонтні заходи групують [1-2] у три види впливів, втручань:

- виконувані примусово у плановому порядку так звані обов'язкові роботи (ОР);
- контрольно-діагностичні роботи-дії (діагностика – Д);
- роботи-дії, спрямовані на усунення виявлених несправностей (усунення несправностей – УН).

Фірми – виробники автомобільної техніки групують обов'язкові роботи за змістом, обсягом, доцільною періодичністю виконання в окремі різновиди технічного втручання – ОР-1, ОР-2, ...

В Україні ці різновиди робіт звикли іменувати як ТО-1, ТО-2, ТО-3, СО, у США – як А, В, С, D, Е (обслуговування D, приміром, могло поєднувати обслуговування В з деякими ремонтними діями, а ТО-Е – це по суті середній ремонт, а для деяких типів автомобілів – навіть капітальний). Контрольно-діагностичні роботи, що входять до ОР-1, ОР-2, ..., називають відповідно Д-1, Д-2, ...

Зрозуміло, що на поточному технічному стані транспортного засобу помітно позначаються умови та інтенсивність використання корисних властивостей машин. За одних і тих самих значень пробігу автомобілем може бути виконана помітно різна транспортна робота за помітно різних експлуатаційних та організаційних умов. Приміром, за однакових пробігів більші значення коефіцієнтів використання пробігу та вантажності автомобіля є свідченням того, що всі його системи триваліший час перебували у більш навантажених станах – станах, в яких гостріше проявляються чинники старіння, зношування, руйнування. Навіть за однакових пробігів та виконаних транспортних робіт інтенсивність вичерпування ресурсу автомобіля і його систем загалом будуть помітно вищими за гіршої якості дорожнього покриття,

складнішого рельєфу місцевості, де прокладена мережа доріг, нижчої температури довкілля, вищої інтенсивності руху у транспортному потоці (яка спричиняє зростання ступеня неусталеності режимів пересування машини) тощо. Очевидно, що належно точне пряме та ще й формалізоване обліковування впливу на технічний стан автомобіля такої широкої різноманітності незвідних один до одного чинників є просто неможливим [3-6].

З початком агресії росії, оперативні служби отримали значне навантаження на оперативні автомобілі. Разом з тим значна частина їх була знищена, пошкоджена або захоплена ворогом. Техніка, що залишилась почала працювати в рази інтенсивніше і не завжди вчасно обслуговуватись... Нормативним документом, у якому викладено основні вимоги з експлуатації транспортних засобів, що знаходяться на озброєнні підрозділів Державної служби України з надзвичайних ситуацій є Настанова № 432 від 27.06.2013 р. з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України [7].

Настанова поширюється на територіальні органи, спеціальні регіональні центри швидкого реагування та підрозділи безпосереднього підпорядкування апарату ДСНС України, навчальні заклади та науково-дослідні установи ДСНС України, регіональні рятувальні, спеціалізований авіаційний та морський загони, установи, організації та підприємства системи ДСНС України, що експлуатують ТЗ.

Партнери нашої держави надали нам велику кількість різноманітної техніки, з різноманітним напрацюванням. Це призвело до дисбалансу у роботі підрозділів з обслуговування спеціальної техніки. Європейські країни не мають спеціальних підрозділів у складі рятувальної служби, які б займалися технічним обслуговуванням спеціальної техніки. У них цим займаються спеціалізовані підприємства заводів виробників. Як приклад можна назвати переобладнання автомобілів з правим розташуванням керма, яке притаманне країнам острівних держав де є правосторонній рух автомобілів, на ліве розташування.

Виходячи із наведеного можливо слід скористатися досвідом європейських країн і переходити на обслуговування спеціальних автомобілів на спеціалізованих підприємствах враховуючи технологічність сучасних рятувальних автомобілів.

### **Список використаних джерел:**

1. Положення про профілактичне обслуговування і ремонт рухомого складу автомобільного транспорту. Київ: Міністерство транспорту України, 1994. 36 с.
2. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту. Київ: Міністерство транспорту України, 1998. 36 с.
3. Форнальчик Є. Ю., Оліскевич М. С., Мاستикаш О. Л., Пельо Р. А. Технічна експлуатація та надійність автомобілів: Навчальний посібник / За загальною ред. Є. Ю.Форнальчика. Львів: Афіша, 2004. 494 с.
4. Гащук П. Автомобіль: Теорія колісного рушія. Київ: Видавничий дім «Кондор», 2018. 328 с.

5. Гащук П. М., Сичевський М. І., Домінік А. М. Про зміст поняття «коефіцієнт корисної дії автомобіля» // Вісник Львівського державного університету безпеки життєдіяльності. 2016. № 14. С. 152-175.

6. Гащук П. М., Войтків С. В. Концепція створення типорозмірного ряду модульно-уніфікованих спеціальних колісних шасі для пожежно-рятувальних автомобілів / Пожежна та техногенна безпека. Теорія, практика, інновації: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Львів, 20, 21 жовтня 2016. С. 414-417.

7. Настанова з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України : Наказ Державної служби України з надзвичайних ситуацій від 27.06.2013 р. № 432. URL: <https://zakononline.com.ua/documents/show/53833>

### **Домінік Андрій Михайлович**

*заступник начальника кафедри експлуатації транспортних засобів та пожежно-рятувальної техніки Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент*

### **Чіх Олена Ярославівна**

*старша сестра медична медико-санітарної частини Львівського державного університету безпеки життєдіяльності*

## **ОСОБЛИВОСТІ ПОРЯТКУ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД В УМОВАХ ВІЙНИ**

Показники стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 6 місяців 2022 року у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року значно зменшилися. Основною причиною даних змін є військова агресія Російської Федерації проти України, що призвела до зменшення трафіку та кількості перевезень пасажирів і вантажів наземним транспортом на території України.

До війни в загальному рейтингу благополуччя країн «The Legatum Prosperity Index» в Україні відбувся певний прогрес щодо поліпшення якості доріг, утім, це майже не вплинуло на зменшення ДТП [1]. Покращення якості доріг привело до збільшення тяжкості наслідків ДТП. Дехто з водіїв перебуваючи за кермом відчують своєрідну ейфорію, з'являється бажання «їхати з вітерцем», забуваючи при цьому, що на дорозі вони відповідають не лише за своє життя.

Головними причинами аварій в умовах війни, за даними державної служба України з безпеки на транспорті є [2]:

- 35,6% – порушення правил маневрування;
- 32,6% – недотримання дистанції та інтервалу руху;
- 16,7% – перевищення швидкості руху;
- 5,3% – порушення правил обгону та/або виїзду на смугу зустрічного руху;
- 3,8% – порушення правил проїзду перехресть;
- 2,3% – експлуатація технічно несправних транспортних засобів;
- 1,5% – сон за кермом;
- 1,5% – порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту;
- 0,7% – порушення правил проїзду залізничних переїздів.

Разом з тим умови війни накладають свій відбиток на порядок рятування потерпілих у ДТП. На перший план виходять безпека самих рятівників, щоб не прийшлося їх рятувати.

Найбільш часті травми у разі ДТП – поєднання пошкоджень черепа, нижніх кінцівок і грудної клітки, тому надаючи першу допомогу при ДТП, необхідно діяти чітко за правилами дотримуючись особистої безпеки [3]:

1. Негайно визначити характер і джерело травми.



2. Витягти потерпілого з автомобіля, оглянути його, звільнити від одягу, розстебнувши, розірвавши чи розрізавши його. При цьому треба володіти навичками вилучення постраждалого з автомобіля, щоб невмілими діями не заподіяти шкоду.

3. Надати першу допомогу відповідно до виявлених травм.

4. Перенести постраждалого в безпечне місце, укрити.

5. Викликати швидку допомогу.

Слід враховувати, що в ряді випадків будь-яке транспортування потерпілого протипоказане (зупинка дихання та серцевої діяльності, сильна кровотеча, множинні травми), так як може бути небезпечною для життя.

На першому місці стоять загрозові для життя стани:

1) артеріальна кровотеча;

2) порушення дихання;

3) зупинка серцевої діяльності.

4) все інше (опіки, біль в області серця і т.д.) – потім.

Ви повинні за 5-10 секунд визначити, які з трьох найважливіших станів є і діяти по порядку, починаючи з більш важливих і закінчуючи менш важливими заходами.

Основною вимогою до транспортування потерпілого в лікувальну установу є забезпечення спокою і достатніх зручностей. При транспортуванні необхідно враховувати стан здоров'я потерпілого. Якщо він задовільний – можна перевозити на попутному транспорті. Не кожен попутний транспорт, особливо вантажний, може бути використаний для цього, так як тряска і поштовхи можуть заподіяти додаткову травму і погіршити загальний стан.

За подібними алгоритмами зобов'язані діяти військові парамедики перебуваючи на передовій.

### **Список використаних джерел:**

1. The Legatum Prosperity Index. URL: <https://www.prosperity.com>

2. Державна служба України з безпеки на транспорті. Офіційний сайт. URL: [https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka\\_DTP/2022/avariynist\\_6\\_misyaciv\\_2022.pdf](https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2022/avariynist_6_misyaciv_2022.pdf)

3. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 02.11.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

**Дубляк Михайло Васильович**

*курсант 301 навчального взводу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції*

**Павлиш Тетяна Григорівна**

*доцент кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук (науковий керівник)*

## **ЗАСТОСУВАННЯ СИСТЕМИ ФІКСАЦІЇ ТА АНАЛІЗУ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

В час новітніх технологій суспільство прагнуло зробити життя громадян безпечнішим та простішим, що привело до застосування відповідних пристроїв, які забезпечують ці прагнення. Одним з таких популярних пристроїв є пристрої автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху в формі камер спостереження, основними функціями яких є фіксування таких порушень:

- перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів;
- проїзд на заборонні сигнали світлофора;
- порушення правил зупинки та стоянки;
- порушення правил дорожнього руху, а саме зупинки на смузі для руху маршрутних транспортних засобів;
- порушення встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху.

Попри багато заперечень і несприйняття цієї системи з боку окремих політиків та представників громадськості, найбільш дієвим, ефективним та безальтернативним механізмом контролю за швидкісним режимом на дорогах нашої держави є запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху.

Така система на сьогодні працює в більшості країн Європейського Союзу та розвинутих країнах світу, при цьому їх досвід свідчить, що запровадження цієї системи радикально змінило ситуацію з безпеки на дорогах у кращий бік. Наприклад, у сусідній Польщі після запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху кількість дорожньо-транспортних пригод по державі зменшилось на 30 відсотків [1].

Згідно із постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» структура фіксації правопорушень складається з:

1. Автоматичної системи виявлення та фіксації шляхом фотозйомки або відеозапису подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху, за допомогою технічних засобів;

2. Автоматизованої системи обробки даних МВС, що є комплексом взаємопов'язаних методів і засобів збирання, збереження, обробки та надання даних про адміністративні правопорушення;

3. Підсистем взаємодії з Єдиним державним реєстром транспортних засобів, Реєстром адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та іншими інформаційними та інформаційно-комунікаційними системами МВС, відповідних органів державної влади, національного оператора поштового зв'язку, а також з електронними комунікаційними мережами постачальників електронних комунікаційних мереж та/або послуг [2].

В першу чергу стаціонарні технічні засоби системи з'явилися в Києві та відразу принесли позитивний результат у формі зменшення дорожньо-транспортних пригод, які переважно були з причини перевищення швидкості водіями. Камери автоматичної фіксації правопорушень були встановлені відкрито та позначалися дорожніми знаками «Про наближення до камер фіксації», що слугувало попередженням для водіїв та відповідно мало превентивний характер застосування такого заходу [3].

З початку повномасштабного вторгнення рф на територію України майже всі системи фіксації порушень правил дорожнього руху було вимкнено з метою приховання пересування Збройних сил України. Відповідно всі правоохоронні сили були застосовані на боротьбу з нападником, тому мобільні засоби також не працювали, навіть було заборонено використовувати відео реєстратори.

Водіям авто та мототранспорту тепер не можна користуватися відеореєстраторами на:

- дорогах загального користування;
- об'єктах загального призначення;
- об'єктах інфраструктури, блокпостах, укріпленнях;
- розташування, зосередження чи переміщення військових частин (підрозділів) сил оборони.

Таким є рішення військового командування, яке доведено до представників військових адміністрацій, де вони мають повідомити громадськості.

«Щоб уникнути розголошення інформації, яка може допомогти противнику дізнатися про переміщення та хід виконання завдань Сил оборони, водіям заборонено використовувати відеореєстратори», – пояснив керівник управління зв'язків з громадськістю Збройних сил України Богдан Сенік [4].

На думку першого заступника Міністра МВС України, Євгена Єніна, «з початку широкомасштабної агресії рф проти України жоден реєстр чи база даних, якою володіє Міністерство внутрішніх справ або підконтрольні йому центральні органи виконавчої влади, жоден документ не потрапив до рук ворога. Всі камери автоматичної фіксації порушень ПДР так само працюють в режимі, що забезпечує конфіденційність передачі даних» [5].

Таким чином, запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху має на меті зниження рівня смертності внаслідок

дорожньо-транспортних пригод, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також посилення контролю перевищення швидкості водіями, що може призвести до негативних наслідків.

### **Список використаних джерел:**

1. Запуск системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/ministry/projekti-mvs/avtofotovideofiksaciya-porusen-pdr/zapusk-sistemi-avtomatichnoyi-fiksaciyi-porusen-pravil-doroznyogo-guhu-1>. Дата звернення: 08.11.2022.

2. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 року № 833. Дата оновлення: 19.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#Text>

3. Система автоматичної фіксації порушень ПДР запрацює в штатному режимі з 01 травня 2020 року. URL: <https://suspilne.media/19498-sistema-avtomatichnoyi-fiksacii-porusen-pdr-zapracue-v-statnomu-rezimi-z-1-travna-2020-roku/>. Дата звернення: 08.11.2022.

4. Офіційна сторінка сайту «Zaxid.net». Дата звернення: 08.11.2022. URL: [https://zaxid.net/na\\_chas\\_viyni\\_v\\_ukrayini\\_zaboronili\\_vikoristovuvati\\_videoreyestratori\\_n1539056](https://zaxid.net/na_chas_viyni_v_ukrayini_zaboronili_vikoristovuvati_videoreyestratori_n1539056). Дата звернення: 08.11.2022.

5. МВС: Інформація на камерах автоматичної фіксації порушень ПДР надійно захищена. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mvs-informaciya-na-kamerah-avtomatichnoyi-fiksaciyi-porushen-pdr-nadijno-zahishchena>. Дата звернення: 08.11.2022.

**Żywucka – Kozłowska Elżbieta**

*Assistant professor of Faculty of Law and Administration of Department of Criminal Procedure and Executive Criminal Law, University of Warmia and Mazury in Olsztyn, Republic of Poland*

## **LEGISLATION OF THE REPUBLIC OF POLAND IN THE FIELD OF ROAD SAFETY**

Road transport is one of the most important ways of moving goods and people today. Like every sphere of human existence, transport is also subject to numerous legal provisions. In Poland, there are numerous legal acts concerning road traffic in the broadest sense of the term.

The framework of the study does not allow for the analysis of all, but only the presentation of the scope of some regulations, namely: Act of 6 September 2001 on road transport (i.e. Journal of Laws of 2002, item 180); The Act of April 16, 2004 on drivers' working time (i.e. Journal of Laws of 2004, item 1412); Act of June 20, 1997 - Road Traffic Law (i.e. Journal of Laws of 2001, item 450); The Act of March 21, 1985 on public roads (i.e. Journal of Laws of 2001, item 1376); Act of November 15, 1984 - Transport Law (i.e. Journal of Laws of 2000, item 8); Act of December 21, 2000 on technical inspection (i.e. Journal of Laws of 2001, item 272); The Act of May 11, 2001 - Measurement Law (i.e. Journal of Laws of 2000, item 2166); The Act of 14 December 2012 on waste (i.e. Journal of Laws of 2013, item 779); Act of June 29, 2007 on international shipment of waste (i.e. Journal of Laws of 2007, item 1792); The Act of 19 August 2011 on the transport of dangerous goods (i.e. Journal of Laws of 2011, item 756); Act of 5 July 2018 on tachographs (Journal of Laws of 2018, item 900); The Act of November 16, 2016 on the National Revenue Administration (i.e. Journal of Laws of 2016, item 422); Act of 27 August 2009 on public finance (i.e. Journal of Laws of 2009, item 305); The Act of March 6, 2018, Entrepreneurs' Law (Journal of Laws of 2018, item 162); Act of September 13, 1996 on maintaining cleanliness and order in municipalities (i.e. Journal of Laws of 2001, item 888); The Act of August 21, 1997 on the protection of animals (i.e. Journal of Laws of 2000, item 638); The Act of August 25, 2006 on food and nutrition safety (i.e. Journal of Laws of 2006, item 2021); The Act of 16 December 2010 on public collective transport (i.e. Journal of Laws of 2011, item 1371); Act of 5 January 2011 on vehicle drivers (i.e. Journal of Laws of 2011, item 1212); Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432 / EEC and 93/119 / EC and Regulations (EC) No 1255 / 97 (Journal of Laws L 3 of 05.01.2005, pp. 1-44); Regulation (EU) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs for road transport and repealing Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending the Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonization of certain social legislation relating to road transport (OJ EU L. 2014.60.1); Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC)

2135/98 as well as repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85 (OJ EU L. 2006.102.1); Commission Decision of 12 April 2007 on a form concerning social legislation relating to road transport activities (OJ EU L. 2007.99.14); Regulation (EC) No. 1013/2006 of the European Parliament and of the Council of June 14, 2006 on shipments of waste (Official Journal L 190 of July 12, 2006, pp. 1-98); Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions for the pursuit of the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26 / EC (Journal of Laws L 300 of 14 November 2009) , pp. 51-71); Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (Journal of Laws L 300 of 14 November 2009, pp. 72-87); Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services and amending Regulation (EC) No 561/2006 (OJ EU, no. L.2009.300.88); Commission Regulation (EU) 2016/403 of 18 March 2016 supplementing Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council with regard to the classification of serious infringements of EU law which may lead to a loss of good repute by the road carrier, and amending Annex III to Directive 2006/22 / EC of the European Parliament and of the Council (OJ EU L.2016.74.8) (from 1 January 2017); The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) and the Signing Protocol drawn up in Geneva on May 19, 1956 (Journal of Laws of 1962, No. 49, item 238); Council Directive 96/53 / EC of 25 July 1996 establishing for certain road vehicles circulating within the territory of the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic (Journal of Laws of the EU, L. 1996.235.59, Journal of Laws UE-sp. 07-2-478); Government Statement of 10 December 2013 on the binding force of the Amendments to the European Agreement on the Work of Crews of Vehicles Performing International Road Transport (AETR), made in Geneva on July 1, 1970, adopted in Geneva on November 27, 2003; March 16, 2006 and June 20, 2010 (Journal of Laws of March 28, 2014, item 409); Agreement on the international transport of perishable foodstuffs and on special means of transport intended for such transports (ATP), adopted in Geneva on September 1, 1970 (Journal of Laws of May 14, 2015, item 667); Government Statement of February 15, 2021 on the entry into force of amendments to Annexes A and B to the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), drawn up in Geneva on September 30, 1957 (Journal of Laws of 2021 r. item 874); Regulation of the Council of Ministers of 22 March 2011 on national roads or their sections where electronic tolls are collected and the rates of electronic tolls (i.e. Journal of Laws of 2021, item 32); Ordinance of the Minister of Transport of July 31, 2007 on periodic restrictions and the ban on the movement of certain types of vehicles on the roads (i.e. Journal of Laws of 2021, item 783); Regulation of the Minister of Infrastructure on the risk assessment system for entities providing road transport (Journal of Laws of 2019, item 2123); Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 8 September 2014 on data and information that a road carrier is obliged to provide to an authority in connection with

its activity in the field of road transport (Journal of Laws of 2014, item 1217); Ordinance of the Minister of Infrastructure of September 29, 2004 on cooperation of the railway security guard with the Police, Border Guard and Road Transport Inspection (Journal of Laws of 2004, No. 223, item 2262); Regulation of the Minister of Infrastructure of 5 November 2019 on road transport control (Journal of Laws of 2019, item 2145); Regulation of the Minister of the Interior and Administration of 5 November 2019 on road traffic control (Journal of Laws of 2019, item 2141, as amended); Announcement of the Minister of Entrepreneurship and Technology on the announcement of the uniform text of the Regulation of the Minister of Economy on the requirements to be met by taximeters and the detailed scope of checks performed during legal metrological control of these measuring instruments (Journal of Laws of 2019, No. 1173); Ordinance of the Minister of Infrastructure of 5 November 2010 amending the ordinance on the frequency of downloading data from digital tachographs and driver cards and the conditions for storing such data (Journal of Laws No. 215, item 1410); Announcement of the Minister of Transport of 5 July 2007 on the form concerning social regulations relating to activities in international road transport (Journal of Laws MT No. 8, item 36); The Act of August 24, 2001 - The Code of Conduct in Petty Offenses (Journal of Laws of 2021, item 457); The Act of 20 May 1971 - Petty Offenses Code (i.e. Journal of Laws of 2021, item 281); Act of June 14, 1960 Code of Administrative Procedure (i.e. Journal of Laws of 2021, item 735); Regulation of the Prime Minister of June 29, 2011 on granting inspectors of the Road Transport Inspection and employees of the General Road Transport Inspectorate the power to impose fines by way of a criminal mandate (Journal of Laws of 2013, item 1330); Regulation of the Prime Minister of February 22, 2002 on the imposition of fines by way of a criminal mandate (i.e. Journal of Laws of 2017, item 613); Regulation of the Prime Minister of November 24, 2003 on the amount of fines imposed by way of penalty notices for selected types of offenses (Journal of Laws of 2013, item 1624, as amended); Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 3 April 2014 on permits for the international carriage of goods by road and cabotage (Journal of Laws of 2017, item 1564); Regulation of the Minister of Infrastructure of January 21, 2021 on permits for the passage of oversized vehicles (Journal of Laws of 2021, item 212); Regulation of the Ministers of Infrastructure and Interior and Administration of 31 July 2002 on road signs and signals (i.e. Journal of Laws of 2019, item 2310); Regulation of the Minister of Infrastructure of 31 December 2002 on the technical conditions of vehicles and the scope of their necessary equipment (i.e. Journal of Laws of 2016, item 2022); Regulation of the Minister of Infrastructure and Construction of April 21, 2017 on the list of national roads and voivodeship roads on which vehicles with a permissible single axle load of up to 10 t may travel, and on the list of national roads on which vehicles with permissible single axle load up to 8 t (Journal of Laws of 2017, item 878).

The above-mentioned (partial) list shows directly that the laws and regulations issued on their basis regulate not only the rules of road traffic, but also vehicle inspection, cabotage, drivers' working time, transport of animals, hazardous waste, etc. Also EU regulations and directives, international conventions and agreements. It is impossible not to emphasize here that road safety is a particularly important aspect

of it. Provisions of the Polish Penal Act of 1997 they also contain regulations on road traffic, including the penalties for causing: a road accident, a road accident, driving while drunk in road traffic, driving a vehicle without the required qualifications and the responsibility of the dispatcher, allowing the vehicle to drive inoperative. The formation authorized ex lege to control vehicles moving on the roads is not only the Police, but also the Road Transport Inspection. Such powers are also vested in the Military Police and Border Guard and, to a limited extent, municipal guards. A separate issue is the movement of military vehicles on public roads, which most often travel in compact columns. The skills of vehicle drivers are an extremely important element of safety. The rigorous training requirements of future drivers form the basis of this. The technical condition of vehicles and road infrastructure are supplemented. Many legal provisions in this matter have either been changed or implemented into the Polish system in accordance with EU decisions, which is not a novelty in the community arena. Preventive actions in the field of road traffic are carried out not only by appointed inspections or services, but also at the level of ministries. A comprehensive approach to the essence of legal regulations in road traffic is very complex, requires reference to all elements that are often scattered in other legal acts, for example in the act – postal law. In my opinion, such an analysis, taking into account the changing provisions in individual legal acts, is an extremely difficult task.

#### **References:**

1. Barcik, J., Czech, P. (2010). Wpływ infrastruktury drogowej na bezpieczeństwo ruchu-część I. Zeszyty Naukowe. Transport/Politechnika Śląska, (67), 13-21.
2. Kaźmierczak, M. (2019). Przemieszczanie wojsk Sił Zbrojnych RP po drogach publicznych w okresie (czasie) pokoju. Gospodarka Materiałowa i Logistyka.
3. Puskiewicz, W., Piątkowski, P. (2018). Podstawowe zasady transportu i ruchu wojsk własnych i sojuszniczych. Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, 19.
4. Raczyńska-Buława, E. (2016). Bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Europie: założenia polityki UE i ocena podejmowanych działań z perspektywy danych statystycznych. Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, 17.
5. Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa. «Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego» Retrieved [11.08. 2012] from (2010).
- Świdorski, A., Czarnecki, M., Gontarczyk, M., Zelkowski, J. (2016). Wybrane zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Gospodarka materiałowa i logistyka, (5 (CD)), 679-696.
6. Tokarski, M. (2014). Uprawnienia Żandarmerii Wojskowej w stosunku do żołnierzy kierujących pojazdami sił zbrojnych RP. Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy, (1 (10)).
7. Ustawa z dnia 23 listopada 2012 roku prawo pocztowe (Dz. U. 2012 poz. 1529 z późn. zmianami).
8. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku Kodeks karny [ Dz.U. 97, Nr 88, poz. 553 z późn. zm].



**Забєділіна Анастасія Ігорівна**

*студент 3 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)*

## **УБЕЗПЕЧЕННЯ ПІШОХОДІВ ТА ПАСАЖИРІВ ВІД УРАЖЕННЯ ПІД ЧАС РАКЕТНИХ ТА АРТИЛЕРІЙСЬКИХ ОБСТРІЛІВ**

Ми живемо в складний час, коли не знаєш, що може трапитися у наступну хвилину, зокрема через постійні чи періодичні ворожі обстріли цивільної інфраструктури та об'єктів. Кількість повітряних тривог в Україні не зменшується вже протягом восьми місяців тривання війни, як і ризик потрапити під обстріл прямо посеред вулиці. Якщо проаналізувати статистику повітряних тривог лише за першу декаду листопаду 2022 року, можна побачити, що серед регіонів України найбільша їх кількість була актуальною для Дніпропетровської (46 випадків), Донецької (39 випадків), Запорізької (40 випадків) і Харківської (38 випадків) областей (див. рис. 1) [1]. Середня тривалість таких повітряних тривог, а відповідно і реальної загрози бути зараженим на небезпеку становить 40–50 хв. Протягом дня під час оголошення повітряної тривоги людина може опинитися у будь-якому місці на вулиці населеного пункту і перебувати у якості водія, пасажира чи пішохода, у тому числі очікуючи громадський транспорт. Особливо небезпечними у такій ситуації є скупчення людей у великих містах, що у разі повітряного обстрілу та потрапляння ракети чи снарядів у радіусі до 100–200 метрів призведе до одночасної загибелі та травмування значної кількості учасників дорожнього руху. Більш-менш дієвим засобом укриття населення від подібного роду загроз зазвичай є захисні споруди цивільного захисту. У сучасних умовах в Україні з цією метою використовуються переважно споруди подвійного призначення – наземні або підземні будівлі/споруди чи їх окремі частини, що спроектовані або пристосовані для використання за основним функціональним призначенням, у тому числі для захисту населення, та в яких створені умови для тимчасового перебування людей (наприклад, станції метро (м. Київ, м. Харків), підземного швидкісного трамваю (м. Кривий Ріг), підземні пішохідні переходи та автомобільні тунелі, підземні автопаркінги тощо. Але такі інженерні споруди є не повсюди, тому не можуть забезпечити цілковите охоплення території усього населеного пункту.

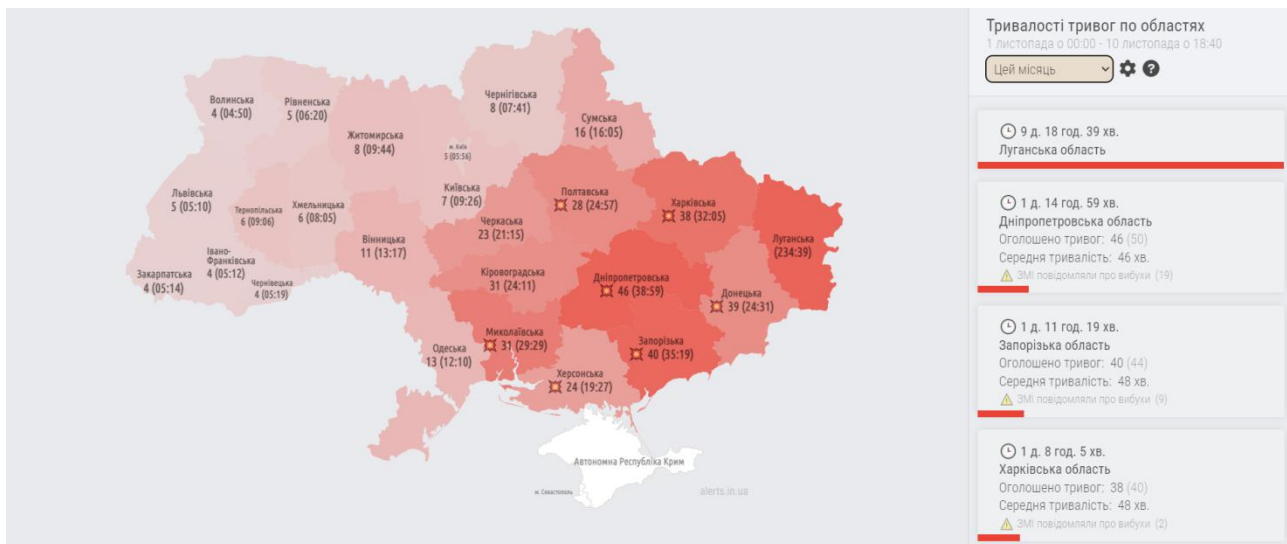


Рисунок 1. Розподіл тривалості повітряних тривог по областях України (станом на 10.11.2022 р.) [1].

Тому у містах Харків та Дніпро почали з'являтися відповідні захисні споруди біля зупинок, а також тих місць, де немає поряд інших придатних укриттів. Бетонні зупинки, всередині яких можна сховатися у разі повітряної тривоги мають такі характеристики: товщина бетонних стін – 25 см, стелі – 40 см, вага конструкції – 70 тонн і розрахований на 18 осіб (див. рис. 2) [2]. По суті – це швидкоспоруджувана захисна споруда цивільного захисту (ч. 2 ст. 32 Кодексу цивільного захисту України). Ці споруди, за умови їх активного виготовлення та поширення – монтажу на місцях найбільшого скупчення пасажирів та пішоходів (якщо поруч немає інших придатних для захисту населення інженерних споруди подвійного призначення) стануть достойним притулком на час тривання повітряної тривоги.



Рисунок 2. Вигляд «бетонної зупинки» – захисної споруди цивільного захисту [2].

Що необхідно враховувати для підвищення ефективності цих споруд при їх активному використанні: по-перше, це їх чітка ідентифікація громадянами навіть у незнайомій місцевості серед інших постійних та тимчасових архітектурних споруд; по-друге, наявність та доступність інформації про місця дислокації у населеному пункті споруд цивільного захисту; по-третє, належне утримання даних споруд та використання їх за основним призначенням тощо. Для цього потрібно вжити низку організаційно-правових заходів.

Під час надзвичайних ситуацій мозок людини починає активну дію у пошуках захисту. Якщо людина приїжджа і взагалі не знає місцевості, потрібно розробити ідентифікуючі знаки до найближчих таких укриттів. Щоб покращити видимість цих споруд пропонуємо підібрати кольористику, щоб вирізнити їх на фоні інших забудов і розробити єдині стандарти кольорової візуалізації. Це покращить адаптацію пересічних громадян (учасників дорожнього руху) до пошуку у зоні видимості даного об'єкту в будь-якій незнайомій місцевості, навіть в умовах стресу, викликаного раптовими обстрілами, іншими небезпеками тощо. Наприклад, червоний колір – за даними психологічних досліджень цей спектр світла, обумовлює не тільки емоційну реакцію, але й фізіологічну, активізуючи функції внутрішніх органів і систем людини [3, с. 214]. На сьогодні цьому питанню не приділяється належної уваги. Пофарбування наявних об'єктів зараз відбувається хаотично, при цьому підходять до цього питання більш з естетичного боку, ніж практичного. За умови пофарбування цих укриттів на різну тематику, наприклад, підкреслення концепції української культури, мистецтва (див. рис. 3), основне смислове навантаження кольорового позначення саме захисної споруди цивільного захисту уходить на другий план. А в умовах недостатньої видимості чи несприятливих погодних умов даний об'єкт на фоні інших інженерних споруд та зелених насаджень взагалі буде важко визначити здалеку.



*Рисунок 3. Вигляд «бетонної зупинки» у місті Харків*

Слід зазначити, що, враховуючи немалу вартість цих захисних споруд (так, шість харківських «залізобетонних зупинок» місткістю на 18 осіб

коштувало місцевому бюджету 783 тис. грн. за одну споруду, а один об'єкт місткістю на 30 осіб – більш одного млн. грн. [2]). Тож, у найближчі часи казати про встановлення таких споруд на кожній зупинці поки що не доводиться. Звісно, що вони будуть встановлюватися на основних (вузлових) транспортних розв'язках, місцях значного скупчення людей. Тому доцільно доводити інформацію до пішоходів та пасажирів, які саме зупинки обладнані такими засобами захисту. Це можна робити шляхом розміщення карти розміщення (дислокації) наявних захисних споруд за маршрутом слідування на зупинках громадського транспорту, у салонах та у водіїв маршрутних транспортних засобів, запровадити відповідні програмні застосунки до мобільних пристроїв тощо.

Наступною проблемою може стати схильність громадян-маргіналів до «вандалізму», псування комунального майна. Такі укриття можуть використовуватися не за своїм цільовим призначенням, наприклад, як «громадська вбиральня», «тимчасовий затишок» для безхатченків або пошкоджуватися, замальовуватися і т. ін. Щоб уникнути таких випадків в укриттях встановленні камери відеоспостереження, які знімають ситуацію всередині і зовні. Водночас, додатковим заходом задля утримання несвідомих громадян від пошкодження зазначених споруд та їх обладнання у найближчій перспективі слід запровадити спеціальні норми, які б передбачали адміністративну відповідальність за такі протиправні діяння.

Отже, можемо сказати, що такі швидкостроєні захисні споруди цивільного захисту доцільно ставити там де є велике скупчення людей і щільна маршрутна розв'язка, щоб уберегти якомога більше учасників дорожнього руху від ураження під час ракетних та артилерійських обстрілів. Додатково, запровадження окреслених нами у цьому дослідженні організаційно-правових заходів сприятиме їх ефективнішому використанню та збереженню.

### **Список використаних джерел:**

1. Тривалості тривоги по областях. *Мапа тривоги України*. Станом на: 10 листопада о 18:43 (260 день). URL: <https://alerts.in.ua/> (дата звернення: 10.11.2022).

2. У Дніпрі на зупинках встановили бетонні зупинки, в яких можна сховатися під час тривоги: *Страна.ua*: 08.11.2022. URL: <https://strana.today/news/414600-v-dnepre-ustanovili-betonnye-ostanovki-dlja-zashchity-vo-vremja-vozdushnoj-trevohi.html> (дата звернення: 10.11.2022).

3. Андрушко Л. М., Ясінський В. П. Вплив червоного кольору на психосоматику людини. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2014. № 1. С. 212–223.

**Кадала Віталій Віталійович**

*доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки  
Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних  
наук, доцент*

## **ОГЛЯД ЗАКОНОДАВЧИХ НОВАЦІЙ БЕЗПЕКИ РУХУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Безпека руху залізничним транспортом вважається одним з ключових сегментів у законодавчому забезпеченні роботи зазначеної галузі. Актуальність та посилена увага до даної проблеми з боку законодавців, політиків, науковців обґрунтована тим, що головна цінність це людське життя, котре залежить саме від рівня безпеки руху залізничним транспортом. Не всі моменти у законодавстві були передбачені в контексті непередбучувальних подій, якими на даний час можна вважати воєнні дії розв'язанні російською федерацією проти України. Лише зазначені події вже вказують на сучасність проблеми, що обрана для вивчення.

Проблеми функціонування залізничного транспорту, безпеки руху залізничним транспортом присвячено значна кількість наукових розробок, монографічних досліджень науковців. Серед них можна відзначити таких як Ю. С. Бараш, А. В. Момот [1], В. О. Овчиннікова [2], Н. І. Богомолва, О. О. Кравченко, О. В. Андреева, Е. О. Соколова [3], Д. В. Ломотько [4], Н. Є. Каличева [5] та інші. Однак, відзначаючи високий рівень розглянутих наукових праць, слід зазначити, що потребує більш ґрунтовного дослідження питання удосконалення законодавчих положень в контексті безпеки руху залізничним транспортом, що в майбутньому призведе до значного соціального ефекту, а саме збереження життя громадян нашої країни.

Слід віддати належне профільному відомству, яке розробляє та затверджує правові акти, що стосуються різних аспектів безпеки руху залізничним транспортом. Прикладом такого твердження можна вважати затвердження Наказу міністерства інфраструктури України від 03.02.2022 р. № 69 «Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту» [6].

Крім того, у 2018 році запропонована Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України [7]. Даний законодавчий акт чітко окреслив напрямки забезпечення розвитку залізничного транспорту, а саме:

- лібералізацію ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками;

- розробку нормативно-правового забезпечення функціонування ринку залізничних перевезень шляхом прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та відповідних підзаконних актів;



- проведення реформування органів державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів ЄС: міністерство, орган, що здійснює регулювання та нагляд у сфері залізничного транспорту, орган з розслідування аварій на залізничному транспорті;

- запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форм власності (ліцензування, сертифікація безпеки);

- здійснення структурної реформи ПАТ «Укрзалізниця» шляхом фінансового та організаційного розділення оператора інфраструктури та перевізника.

В Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [7] було також деталізовано питання щодо впровадження прозорих та ефективних тарифних моделей з метою проведення переходу до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення пасажирів та багажу. В основу пропозицій покладено наступні процеси: по-перше, розроблення порядку формування тарифів відповідно до фактичної структури витрат, вимог стабільного розвитку, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку надання транспортних послуг залізничним транспортом; по-друге, проведення реформи системи тарифоутворення на послуги залізничних перевезень пасажирів, багажу та різних видів вантажів.

Ми вважаємо, що такий підхід надасть можливість накопичувати підприємствам залізничного транспорту певні фінансові ресурси, які будуть використанні на адаптацію заходів забезпечення безпеки руху.

Важливим напрямком реформування законодавчого забезпечення діяльності підприємств залізничного транспорту з урахуванням напрямку безпеки руху доцільно вважати пропозицію законодавця щодо гармонізації правових положень до законодавства Європейського Союзу. При цьому до складу заходів гармонізації законодавець включив [7]:

- розмежування діяльності підприємств залізничного транспорту з питань управління інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями. Такий підхід надасть більш предметно окреслити питання безпеки руху як з позиції вантажних перевезень, так і в контексті пасажирських перевезень;

- створення прозорого конкурентного середовища на ринку надання транспортних послуг, зокрема для операторів пасажирських та вантажних перевезень;

- впровадження рівних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку перевезень залізничним транспортом та механізму гарантування рівноправного доступу до ринку послуг транспортної інфраструктури;

- створення умов для конкуренції, включаючи перевізників недержавної форми власності на залізничному транспорті (до 25 відсотків ринку перевезень у 2025 році, до 40 відсотків у 2030 році з урахуванням потреб ринку).

Як показують дослідження ПАТ «Укрзалізниця» є складною багаторівневою організаційно-технічною та соціально-економічною системою, елементи якої розподілені за територіальним (регіональним) і функціональним принципами. Підсистеми кожного рівня управління мають власні цілі щодо надання різних видів транспортних послуг, виконання яких має бути

узгодженим із головними цілями галузі. Беззаперечним є той факт, що сьогодні жодний із видів транспорту не може конкурувати із залізницею в наданні такого обсягу транспортних послуг у поєднанні з їх надійністю.

Враховуючи вищевикладене доцільно зробити наступні висновки. По-перше, питання безпеки дорожнього руху залізничним транспортом не залишає своєї актуальності та гостроти, особливо під час воєнних дій в Україні. По-друге на законодавчому рівні питання частково знаходить своє рішення через низку правових актів, котрі націлені на покращення діяльності підприємств залізничного транспорту. По-третє, підвищення ефективності діяльності підприємств залізничного транспорту та впровадження заходів безпеки дорожнього руху неможливе без вкладення достатньої кількості коштів. По-четверте, на даний час сума коштів, яка виділяється державою на фінансування залізничної галузі, обмежена, тому виникає необхідність в оптимальному розподілі даних державних коштів між структурними підрозділами залізничного транспорту, з урахуванням їх значимості та першочергових потреб, особливо в контексті безпеки руху. Це дозволить покращити та зміцнити безпеку руху залізничним транспортом в майбутньому.

#### **Список використаних джерел:**

1. Бараш Ю. С., Момот А. В. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні: монографія. Д.: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. 137 с.
2. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Х.: УкрДУЗТ, 2017. 427 с.
3. Управління фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери: монографія / [Н. І. Богомолова, О. О. Кравченко, О. В. Андрєєва, Е. О. Соколова]. Д.: ДЕГУТ, 2017. 327 с.
4. Науково-технічні дослідження у галузі транспорту: колективна монографія / за заг. ред. Д. В. Ломотька. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г.М. 2022. Т1. 216 с.
5. Каличева Н. Є. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту (методологічні аспекти): монографія. Х.: УкрДУЗТ, 2019. 392 с.
6. Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту : Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.02.2022 р. № 69. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0069733-22#Text>
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>. (дата звернення 05.01.2022).

**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*

## **УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ<sup>1</sup>**

У період воєнного стану, який введено в Україні з 24 лютого 2022 р. і не скасовано дотепер, на стан дорожньої безпеки впливає низка факторів як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. До таких факторів можна віднести: стан автотранспортних шляхів (у тому числі й можливість наявності на них вибухонебезпечних предметів, пошкодження дорожнього покриття через обстріли чи бої та ін.), елементи дорожньої інфраструктури, у першу чергу ті, що залежать від електропостачання (як, наприклад, освітлення проїжджої частини, світлофори), а також появу нових, викликаних потребами воєнного стану (зокрема, блокпостів, укріплень), оснащення шляхів дорожніми знаками, нанесення дорожньої розмітки та ін.; кількість транспортних засобів на дорогах (у тому числі й поява військової техніки); культура учасників дорожнього руху (як водіїв, так і пішоходів) та ін. Звичайно, що до цих факторів не можна не віднести і суто фізичні умови природного характеру – погоду, і навіть довжину світлового дня (на яку в інший час майже не зверталася увага, оскільки були відсутні умови світломаскування населених пунктів).

Головними заходами з забезпечення дорожнього руху протягом періоду воєнного стану можна визначити:

1) розміщення блокпостів – посилених контрольно-пропускних пунктів, на яких здійснюється перевірка осіб і транспорту. Хоча головне призначення таких постів – забезпечення безпеки та попередження диверсій, їх роль однозначно відбивається і на підтримці належного рівня і дорожньої безпеки. Адже під час перевірки авто на блокпосту можуть перевірятися не лише документи на авто, а й загальний стан водія (наприклад, чи перебуває він у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння) та транспортного засобу (особливо вантажоперевізників). Не зважаючи на те, що в не простих умовах перших днів воєнного стану встановлення блокпостів на автомобільних дорогах України відбувалося подекуди хаотично, що значно сповільнило переміщення транспортних засобів (у тому числі й тих, що використовувалися для евакуації населення) і збільшило ризики виникнення аварійних ситуацій [1, с. 55], наразі ситуація із їх встановленням є врегульованою, а кількість скорочена до 1,5 тис. [1, с. 55; 2].

---

<sup>1</sup> 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).



2) встановлення загороджувальних конструкцій на автошляхах, зокрема на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій (тетраподів, металевих конструкцій, бетонних блоків, мішків з піском та ін.) з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора на випадок розширення зони військового вторгнення [1, с. 55]. Такі конструкції встановлено як на узбіччях автомобільних доріг, так і безпосередньо на проїжджій частині. Наразі як їх додаткову функцію можна визначити й як уповільнювачів швидкості автотранспорту, на кшталт штучних дорожніх нерівностей («лежачих поліцейських»);

3) скорочення часу перебування на дорогах цивільного транспорту через введення комендантської години, під час якої цивільне населення може прямувати на автотранспорті лише в укриття. Такі заходи сприяють зменшенню кількості ДТП, що вчиняються в нічний час, особливо водіями в стані алкогольного, наркотичного сп'яніння;

4) поновлення роботи камер автоматичної фіксації порушень. У березні 2022 р. на території України було введено заборону використання реєстраторів в авто та мото транспорті, а також заборонено фото та відеозйомку доріг загального користування, об'єктів загального призначення, об'єктів інфраструктури, блокпостів, укріплень, розташування, зосередження чи переміщення військових частин (підрозділів) сил оборони. Однак необхідність підвищення безпеки дорожнього руху сприяла вже у травні 2022 р. поновленню роботи камер автоматичної фіксації порушень ПДР та ще деяких сервісів, пов'язаних із транспортними засобами [3]. Однак таке поновлення стосуються лише камер фіксації, розпорядником інформації з яких є МВС України. Відео реєстратори водіїв авто- та мото транспорту наразі залишаються забороненими;

5) вилучення (відчуження) транспортного засобу у водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Таке рішення прийняла, наприклад, Волинська обласна державна адміністрація, зважаючи на необхідність підтримки порядку на автошлях в умовах воєнного стану. Відповідне рішення приймається в установленому законодавством порядку про вилучення (відчуження) транспортного засобу для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань [4];

6) відновлення роботи світлофорів. Переведення світлофорів у мигаючий режим, наприклад, було запроваджено Харківською міською радою з метою забезпечення безпеки в умовах воєнного стану 26 лютого 2022 р. [5]. Необхідно зазначити, що наприкінці квітня, знову ж таки, задля убезпечення дорожнього руху на найпроблемніших ділянках (перехрестя, ключові дороги міста), роботу світлофорів було відновлено [6] та ін.

7) інформаційно-просвітницьку роботу державних і правоохоронних органів. Наприклад, після введення воєнного стану в державі Національна поліція звернулася до водіїв із закликом особливо уважно ставитися до дотримання правил дорожнього руху та запропонувала такий алгоритм дій для водіїв у випадку ДТП: а) максимально точно і якісно у різних ракурсах самостійно сфотографувати транспортні засоби; б) зафіксувати на фото і відео

всі пошкодження учасників ДТП; в) оперативно звільнити дорогу від автомобілів; 7) самостійно оформити європротокол, у тих випадках, які дійсно цього варті [7].

Завдання проведення інформаційно-просвітницької роботи є одним із пріоритетів і для науковців НДІ ВПЗ. Зокрема, у період воєнного стану було розроблено пам'ятку для населення «Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни» (розробник – М. Г. Колодяжний) [8]. Пам'ятку поширено на веб-ресурсі та сторінках у соціальних мережах НДІ ВПЗ, розіслано в державні та правоохоронні органи, органи місцевого самоврядування.

Отже, у період воєнного стану, коли головним завданням держави є захист населення від збройної агресії, забезпечення дорожнього руху не втрачає своїх позицій у рейтингу завдань держави. Відповідні заходи адаптовано до специфіки умов воєнного стану з урахуванням потреб населення.

### Список використаних джерел:

1. Захарченко А. М., Алфьоров С. М. Щодо обмеження руху транспортних засобів в умовах воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матер. Всеукр. Наук.-практ. онлайн-конф. (в автор. ред.), (м. Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг: Донецький державний університет внутрішніх справ, 2022. С. 55-57.

2. МВС: кількість блокувань на дорогах скоротили. *Українська правда*. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/03/15/7331658/> (дата звернення: 10.11.2022).

3. 16 травня в Україні знову запрацює автоматична система фіксації порушень ПДР. URL: <https://mezha.media/2022/05/15/surveillance-is-on-again/> (дата звернення: 10.11.2022).

4. Про використання транспортних засобів для потреб Збройних сил України та інших збройних формувань : Наказ Волинської обл. держ. адміністрації від 26.03.2022 № 66. URL: <http://nra.voladm.gov.ua/search.php> (дата звернення: 19.05.2022).

5. Светофори в Харькове перевели в безопасный режим. URL: <https://2day.kh.ua/kharkov/svetofory-v-kharkove-pereveli-v-bezopasnyy-rezhim> (дата обращения: 19.04.2022).

6. В Харькове заработали светофори: адреса перекрестков. URL : [https://xk5.com.ua/news.php?id=161573%26utm\\_source=ukr.net%26utm\\_medium=link%26utm\\_campaign=news%26utm\\_term=kharkov](https://xk5.com.ua/news.php?id=161573%26utm_source=ukr.net%26utm_medium=link%26utm_campaign=news%26utm_term=kharkov) (дата обращения: 19.04.2022).

7. Що робити водіям, які потрапили у ДТП, в умовах воєнного стану? URL : <https://tehosmotr.com.ua/ua/news/chto-delat-voditelyam-popavshim-v-dtp-v-usloviyakh-voennogo-polozheniya> (дата звернення: 19.05.2022).

8. Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни. *Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташуса Національної академії правових наук України*. URL: <http://surl.li/drzha>.

**Кисельова Марина Сергіївна**

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

## **ДОСВІД ВПРОВАДЖЕННЯ НУЛЬОВОЇ ТОЛЕРАНТНОСТІ ДО СМЕРТНОСТІ НА ДОРОГАХ У ШВЕЦІЇ (НА ПРИКЛАДІ КОНЦЕПЦІЇ VISION ZERO)<sup>1</sup>**

Сьогодні Україна посідає перше місце в Європі із смертності, яку спричиняють дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП). Така ситуація негативно впливає на демографічний стан в країні, що в свою чергу, призводить до значних економічних збитків [1].

Вирішення питання зменшення смертності на дорогах є актуальним не лише для нашої країни, а і для Швеції, хоча наразі вона є країною із «найбезпечнішою ситуацією на дорогах». Але такою Швеція стала завдяки радикальному і нестандартному підходу до організації транспортної безпеки.

Швеція це країна, яка щорічно входить в топ-5 країн з найбезпечнішим транспортним рухом. Така ситуація склалася з 1990 року, коли почалася розробка концепції Vision Zero – нульової толерантності до смертності на дорогах [1].

Ця концепція дозволила вже з 2000 року кількість смертей на дорогах скоротити більш ніж на 60%, а до 2030 року шведський уряд планує зменшити цей показник ще в півтора рази, хоча обсяг автодорожнього трафіку в Швеції постійно зростає [2].

У чому ж полягає особливості концепції Vision Zero?

1. Концепція Vision Zero наголошує на важливості раціонального проектування доріг та вулиць, чіткої організації дорожньо-транспортної інфраструктури, що здатна попередити ДТП та містобудування за принципом комфортності та безпечності для громадян.

Прихильники Vision Zero наголошують, що зменшення розмірів кварталів та щільна забудова, звуження автомобільних доріг, розширення пішохідних вулиць та велосипедних доріжок, створення зручної системи громадського транспорту буде сприяти безпеці на дорогах.

До 1990 років у Швеції та в усьому світі домінуюча стратегія безпеки під час проектування доріг полягала у розширенні та випрямленні доріг. Але досвід показав, що ця стратегія була утопічною: водії фактично не мали обмежень для збільшення швидкості, і ризик лобових зіткнень залишався високим. Тому у Швеції їм на зміну прийшли дороги із змінною кількістю смуг – їх стало три: із двома лініями в один бік та ще однією – в інший. Кожні кілька кілометрів дорожня розмітка змінюється, і вже у зворотний бік можна їхати двома

---

<sup>1</sup> *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

смугами. Завдяки такому проектуванню доріг кількість смертей і тяжких травм на дорогах значно зменшилася. Ще одним кроком стало чергове обмеження швидкості: 90 км/год за односмуговим сегментом дороги та 100 км/год – за двосмуговим [2].

2. За ініціативою прихильників Vision Zero запроваджені наступні особливості підготовки водіїв у Швеції:

- одна зі складових іспиту для отримання прав водія – водіння в ситуації підвищеного ризику;

- перші два роки після отримання водійського посвідчення діє випробувальний термін: за порушення на дорозі його можна втратити за спрощеною схемою, а для його поновлення водійський іспит складається заново;

- був скорочений вік, з якого можна починати відвідувати водійські курси – з 18 до 16 років;

- встановлені обмеження для водіїв-початківців – їм заборонено їздити з пасажирами або керувати транспортним засобом у темну пору року [2].

3. Обов'язкове користування пасками безпеки.

Згідно з дослідженням Транспортної адміністрації Швеції, з 20 водіїв вантажівок, які страждають внаслідок ДТП, 19 виживають завдяки ременю безпеки. У Швеції частка транспортних засобів з функцією нагадування про необхідність користування пасками безпеки постійно зростає. За статистичними даними починаючи з 2019 року 99% водіїв легкових автомобілів пристібаються під час руху [3].

4. Контроль дотримання швидкісного режиму.

У 2019 році у Швеції всього 47% водіїв дотримувалися обмежень швидкості. Тому було встановлено, що головний помічник у боротьбі із швидкістю на дорогах – це створення умов мінімальної можливості небезпечного контакту між учасниками дорожнього руху. Vision Zero передбачає перепланування вулиць, що підвищить видимість на дорогах та знизити інтенсивність руху. Для зниження швидкості водіїв дороги оснащують штучними нерівностями – «лежачими поліцейськими», дороги проєктуються з вигинами, щоб фізично утруднити перевищення швидкості водіїв [2].

З метою зниження ризику виникнення аварійної ситуації усі дороги у Швеції поділені на чотири категорії, залежно від ризику виникнення аварійних ситуацій. У міських районах, де між автомобілями та пішоходами немає фізичних бар'єрів, максимальна швидкість пересування – 30 км/год.

У деяких містах пішохідні переходи піднімають, а проїжджу частину на перехрестях звужують, змушуючи автомобілістів знижувати швидкість. Серед доріг є «острівки безпеки» – огорожені зони, де пішоходи можуть зупинитися під час перетину багатосмугової проїжджої частини.

5. Боротьба з водінням у нетверезому стані.

Незважаючи на те, що 99,8% водіїв у Швеції керують автомобілем у тверезому стані, близько чверті всіх аварій зі смертельними наслідками пов'язані із вживанням алкоголю чи наркотиків. Для боротьби із вказаною проблемою за ініціативою Vision Zero в автомобілях встановлюють алкозамки –

системи, що не дають керувати автомобілем у нетверезому стані. Перед поїздкою водій проходить перевірку на вміст алкоголю в диханні, і якщо концентрація спирту перевищує норму, запалення блокується, і автомобіль не заводиться. Такі системи вже встановлені у 90% шкільних автобусів, але надалі застосовуватимуться і у звичайних автомобілях [2].

6. Впровадження сучасних технологій для забезпечення безпеки дорожнього руху.

За ініціативою Vision Zero були створені геозони: цифрові географічні області, в межах яких можна керувати підключеними транспортними засобами. Технологія дає можливість, наприклад, автоматично обмежувати швидкість у певних районах чи визначати, якого типу автомобілі можуть там пересуватися. Автоматично обмежувати швидкість можна буде й у окремих машинах. Наприклад, Volvo винайшла ключ запалення, який можна запрограмувати на певний швидкісний ліміт.

Враховуючи вищевикладене можна стверджувати, що сучасний та саме комплексний підхід, який демонструє приклад запровадженої у Швеції концепції Vision Zero, є запорукою втілення успішних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в будь-якій країні.

#### **Список використаних джерел:**

1. Road Traffic Accidents death rate rankings for all countries in Europe. URL: <http://www.worldlifeexpectancy.com/europe/road-traffic-accidents-cause-of-death>.

2. Як потрібно будувати найбезпечніші дороги у світі: Програма Vision Zero у Швеції. URL: <https://cripo.com.ua/processes/kak-nuzhno-stroit-samy-bezopasnye-dorogi-v-mire-programma-vision-zero-v-shvetsii/>.

3. Vision Zero на українських дорогах: як Україна переймає шведський досвід для поліпшення безпеки автошляхів. URL: <https://mintrans.news/tochka-zoru/vision-zero-na-ukrainskikh-dorogakh-yak-ukraina-pereймаe-shvedskiy-dosvid-dlya-polipshennya-bezpeki-avtoshlyakhiv>.

**Ковальчук Ольга Володимирівна**

*слухач магістратури Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Гузенко Олена Павлівна**

*доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)*

## **ОЦІНКА БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ: ПРОБЛЕМАТИЧНИЙ АСПЕКТ ТА ЙОГО НАСЛІДКИ**

Безпека руху на залізничному транспорті України як проблематичне питання потребує підвищеної уваги та негайного вирішення. На даний час в Україні воєнна російська агресія довела першочерговість вирішення даного питання враховуючи не лише значні збитки завданні воєнними діями, а й втрату людських життів. Проблеми сьогодення чітко окреслили проблеми, з якими стикаються підприємства залізничної галузі. До їх складу варто віднести погіршення стану залізничного полотна та інфраструктури загалом у результаті відтермінування ремонтних робіт, скорочення парку технічно придатного для експлуатації рухомого складу через ігнорування потреби в його своєчасному оновленні та модернізації, підвищення зношеності виробничо-ремонтної бази підприємств залізничного транспорту, провадження компанією неефективної інвестиційної, інноваційної, кадрової, маркетингової політики [1].

Питання не є новим і досить гостро стояло, ще у 2016-2020 роках. Проведені дослідження експертами Офісу ефективного регулювання BRDO [2] показали, що план оновлення та модернізації рухомого складу залізниці було виконано за вказаний період лише на 65,1%, не було освоєно близько 13,0 млрд грн. Унаслідок такого згубного для галузі господарювання парк експлуатованих локомотивів скорочено в 1,8 рази. При цьому близько 60% локомотивів, які експлуатуються, для цього технічно не придатні через загрозу безпеці руху. Із інвентарного парку вантажних вагонів, який у 2020 р. становив 105,4 тис. од., у роботі постійно перебувало 36,7 тис. од. або 35 %, інші для роботи не придатні. У свою чергу, парк пасажирського рухомого складу скорочено на 20-30%. Наразі 41% експлуатаційного парку потребує різних видів ремонту, що відкладені, 61% електропоїздів та майже всі дизель-поїзди експлуатуються в непридатному для цього стані [2].

Ми погоджуємося з думкою групи вітчизняних науковців М. І.Капіца, Д. В. Бобирь, Д. М. Кислим та А. Р. Богомолівим [3] з приводу того, що «...з урахуванням фактичного технічного стану, а також постійного зростання витрат на утримання тягового рухомого складу з понаднормованим строком служби, який експлуатується залізницями України, планово-попереджувальна система ремонтів не завжди відповідає вимогам забезпечення перевізного процесу та необхідного рівня безпеки руху. Непоодинокі випадки, коли відповідно до встановленої періодичності ремонту або обслуговування доводиться втручатися в роботу нормально налагодженого механізму,

розбирати, замінювати деталі, збирати і регулювати, хоча його технічний стан такого втручання не потребує. Надійність роботи такого вузла не підвищується, проте збільшуються витрати на виконання ремонту.

Науковці дійшли висновку, що покращенню безпеки руху на залізниці сприятиме перехід до виконання технічного обслуговування та ремонтів відповідно до фактичного технічного стану складальних одиниць тягового рухомого складу залізниці до системи їх утримування за фактичним станом або комбінованим методом з обов'язковою системою графіків виконання ремонтних робіт.

Про існування суттєвих проблем на підприємствах залізничного транспорту в контексті безпеки руху свідчать також дані про стан аварійності на залізничному транспорті. Так, за інформацією, яка надходила до Укртрансбезпеки, упродовж 3 місяців 2022 року на залізничному транспорті України сталося 168 транспортні події, у яких 41 особа загинула та 30 осіб отримали травми, з них: 106 аварій, з яких:

- 73 аварії з особами, завдані рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, у яких 41 особа загинула та 30 отримали травми;

- 33 аварії за участю залізничного транспорту (зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту, тощо), без постраждалих; 62 інциденти, без постраждалих.

У порівняння з аналогічним періодом 2021 року на залізничному транспорті України, сталося 232 транспортні події, у яких 52 особи загинули та 46 осіб отримали травми, з них: 128 аварій, з яких:

- 101 аварія з особами, завдані рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, у яких 52 особи загинули та 46 отримали травми;

- 27 аварій за участю залізничного транспорту (зіткнення, сходження з рейок рухомого складу залізничного транспорту, тощо), без постраждалих; 104 інциденти, без постраждалих.

Крім того, за даними інформаційної служби Укртрансбезпеки за 3 місяці 2022 року на залізничних переїздах Укрзалізниці сталось 21 дорожньо-транспортна пригода, в яких 1 особа загинула та 3 отримали травми. За аналогічний період 2021 року на залізничних переїздах Укрзалізниці сталось 17 дорожньо-транспортних пригод, в яких 3 особи загинули та 10 осіб отримали травми.

Враховуючи зазначене вище доцільно зробити висновок, що найбільш гострою залишається проблема погіршення технічного стану локомотивів і низької забезпеченості процесів перевезень локомотивними бригадами, що призводить до погіршення оборотності вагонів і знаходження поїздів на залізничних коліях в стані «тимчасово залишених». Значний знос основного рухомого складу призводить до підвищення ризику з питань безпеки руху на залізниці. Потребує оновлення антикризова програма в системі зниження ризику перевезення вантажів різного призначення, пасажирів та багажу. Це надасть можливість значно знизити не лише кількість аварійних ситуацій на залізниці, а й сприятиме підвищенню рівня безпеки руху залізницею в майбутньому.

### **Список використаних джерел:**

1. Дикань В. Л., Волонельська І. В. Основні цілі системи економічної безпеки залізничного транспорту в постіндустріальний період. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2021. № 75. С. 7-15.

2. Анбандлінг АТ «Укрзалізниця»: Лібералізація ринку оперування вантажними вагонами. Ukraine Rail Monitoring: веб-сайт. URL: <https://urm.media/anbandling-atukrzalizniczya-liberalizacziya-rinkuoperuvannya-vantazhnimi-vagonami/> (дата звернення: 21.02.2022).

3. Капіца М. І., Бобирь Д. В., Кислий Д. М., Богомолів А. Р. Розробка електронної частини комплексу для визначення технічного стану циліндропоршневої групи дизеля. Залізничний транспорт України. 2022. № 1. С. 32-40. URL: <http://eadnurt.diit.edu.ua/bitstream/123456789/15467/1/Kapitsa.pdf>.

4. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 3 місяці 2022 року : Інформаційна служба Укртрансбезпеки. URL: [http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka\\_DTP/2022/analiz\\_avariynosti\\_3\\_misyaci\\_2022.pdf](http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2022/analiz_avariynosti_3_misyaci_2022.pdf)



**Коллер Юрій Сергійович**

*провідний 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*

## **ЩОДО ВРЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ У СФЕРІ ВИКОРИСТАННЯ ЗАСОБІВ МІКРОМОБІЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

Вирішальне та ключове значення на сучасному етапі розвитку України як правової демократичної держави безумовно має створення, підтримка та охорона безпечних умов життєдіяльності людини, оскільки її життя і здоров'я визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [1]. Виконання вказаного завдання пов'язане із вирішенням низки складних економічних, соціальних і правових проблем, однією з яких виступає проблема забезпечення безпеки дорожнього руху. Дійсно, чимало загроз безпеці людини містить у собі процеси, пов'язані з рухом транспорту.

Стрімкий розвиток науково-технічного прогресу призвів до створення сучасних індивідуальних транспортних засобів, та, відповідно, до впровадження в їх конструктив сучасних електротехнічних технологій (електродвигуни, високоємкісні накопичувачі електроенергії тощо). Сегмент таких індивідуальних транспортних засобів останнім часом швидко поповнився в Україні за рахунок так званих «засобів» мікромобільності – нового типу (переважно) міської мобільності, пов'язаного з використанням низки легких транспортних засобів з електричним двигуном, пристосованих для поїздки, як правило, однієї людини.

Зазначений сучасний персональний легкий електротранспорт різних моделей (електросамокати, сігвеї, сегвіли, гіроскутери, електроскутери, гіроборди, моноцикли тощо) вже став невід'ємною складовою транспортної системи міст внаслідок наявності значних переваг над іншими видами транспорту у вигляді високої мобільності, дешевизни експлуатації, екологічності та зручності, особливо в умовах впливу глобальної пандемії COVID-19.

З огляду на це, варто погодитися з тим, що останнім часом в Україні загострилась проблема організації руху таких засобів, безпечно використання яких потребує належного та своєчасного правового врегулювання. У зв'язку з існуючими прогалинами у національному законодавстві у цій сфері, користувачі цих засобів доволі часто нехтують елементарними правилами безпеки та наражають на небезпеку інших учасників дорожнього руху, створюючи аварійні ситуації.

Таке нехтування правилами зумовлена, зокрема, тим, що переважна більшість осіб, які керують вказаними засобами мікромобільності, впевнено вважає, що електросамокати, сігвеї, сегвіли, гіроскутери, електроскутери, гіроборди, моноцикли тощо не відносяться до категорії «транспортний засіб». Однак, необхідно наголосити, що всі вищеперелічені засоби відповідають

поняттю «транспортний засіб», визначеному у Правилах дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, оскільки вони є пристроями, призначеними для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [2].

Варто зазначити, що в деяких країнах Європи, наприклад, у ФРН та Франції, а також у окремих штатах США, станом на сьогоднішній день дане питання вже врегульовано на законодавчому рівні: прийняті відповідні нормативно-правові акти і встановлені чіткі передбачувані правила для всіх [3]. Проте, водночас, слід зауважити, що єдиного визначення для цих засобів мікромобільності, яке було б визнаним на міжнародному рівні, наразі немає.

Узагальнюючи зарубіжний досвід з цього питання можна виділити такі назви: персональний транспорт, легкий персональний транспорт, засіб мікромобільності, малий електричний транспортний засіб (Німеччина), моторизований персональний транспортний засіб (Франція), транспортний засіб персональної мобільності (Іспанія), малий транспортний засіб (Австрія), особистий транспортний пристрій/засіб (Польща) [3]. У зв'язку з цим, вважаємо, що вкрай необхідно надати єдине визначення засобам мікромобільності та закріпити його на законодавчому рівні.

Враховуючи вищезазначене, з метою врегулювання питань у сфері використання засобів мікромобільності в Україні (електросамокатів, сігвеїв, сегвілів, гіроскутерів, електроскутерів, гіробордів, моноциклів тощо), вважаємо за необхідне:

1) запровадити правове регулювання нової категорії учасників дорожнього руху – користувачів засобів мікромобільності (електросамокатів, сігвеїв, сегвілів, гіроскутерів, електроскутерів, гіробордів, моноциклів тощо), зокрема, встановити на законодавчому рівні їх правовий статус, передбачити для них основні права та обов'язки;

2) передбачити відповідальність цих осіб за порушення Правил дорожнього руху;

3) віднести до категорії «транспортного засобу» засоби мікромобільності (електросамокати, сігвеї, сегвіли, гіроскутери, електроскутери, гіроборди, моноцикли тощо).

З огляду на це, на нашу думку, найближчим часом обов'язково слід внести відповідні зміни до чинного законодавства у досліджуваній сфері, зокрема, до:

- Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ [4];

- Кодексу України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073-Х [5];

- постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» [2].

### **Список використаних джерел:**

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

2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 09.11.2022).

3. Лепявко Б. Біла книга мікромобільності. Проект EU4Climate. Програма розвитку ООН в Україні. 2021. 39 с.

4. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 09.11.2022).

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 09.11.2022).

## **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*

### **ЕКОНОМІЧНА ЗАСАДА УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЄВРОПЕЙСЬКА ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА<sup>1</sup>**

Економічна засада займає власне місце в інституційному каркасі забезпечення дорожнього руху у розвинених західних державах [1, с. 21-25]. Це зумовлюється їх капіталістичним устроєм та розвиненими ринковими механізмами. Вони у специфічний спосіб відбиваються у перебігу реалізації стратегічних замислів національних урядів, спрямованих на посилення транспортної безпеки та запобігання правопорушенням, пов'язаним із експлуатацією транспортних засобів. Указана інституційна засада виражається у багатьох аспектах, а саме:

а) формуванні, починаючи з 60-х рр. ХХ ст., окремої доктрини, яка посприяла розробці відповідного понятійно-категоріального апарату. Він включає такі поняття, як «економіка злочинності», «економічні наслідки правопорушень у сфері дорожнього руху», «матеріальні збитки смертності й дорожньо-транспортного травматизму», «витрати і вигоди безпеки дорожнього руху», «грошова оцінка безпеки дорожнього руху» та ін.;

б) власній методології і методиці грошової оцінки ефективності регіональної й національної політики безпеки дорожнього руху. Зокрема, наразі існує чотири основних міжнародно-визнаних підходи щодо аналізу визначення витрат і вигод у цій сфері: 1) суверенітет споживачів – вибір громадянами напрямів витрачання їх доходів; 2) оцінка готовності людей платити за неринкові товари, одним з яких є безпека дорожнього руху; 3) оптимальність за Парето – захід, що пропонується або вживається, є доречним, якщо він покращує добробут принаймні однієї людини, не знижуючи добробуту будь-якої іншої особи. На практиці діяльність зазвичай вважається такою, що задовольняє цьому критерію, якщо її вигоди перевищують витрати; 4) захід залишається нейтральним щодо розподілу вигод-витрат між групами учасників дорожнього руху за умови, що загальні вигоди перевищують витрати [2].

Одним із найпоширеніших підходів вважається також визначення утрачених людинороків унаслідок смерті учасників дорожнього руху, які у свою чергу тягнуть спад виробництва і скорочення ВВП. Іноді для оцінки ефективності транспортної галузі до уваги беруться такі показники, як: довжина автомобільних заторів, середній час перебування водіїв у заторах, показник людинокілометрів та ін.;

в) постійному моніторингу економічних утрат від фатальних наслідків,

---

<sup>1</sup> *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).

що настають унаслідок ДТП. Відповідні підрахунки на постійній основі здійснює Світовий банк, який періодично оприлюднює результати своїх досліджень. Так, згідно з його розрахунками у 2016 р. утрати України від правопорушень у сфері дорожнього руху становили: 1003 людинороки на 100 тис. населення, а також 4,7% річного ВВП [3];

г) вигодах від запобігання смерті й тяжкому травмуванню учасників дорожнього руху. Згідно із дослідженнями Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) у разі досягнення мети ЄС щодо зменшення наполовину смертності від дорожньо-транспортного травматизму протягом 2011–2020 рр. це призвело б до заощадження аж 182 млрд євро. При цьому життя одного загиблого оцінюється в 1,7 млн євро [4];

д) визначенні ефективності окремих заходів. Наприклад, у Норвегії, країні із найвищим рівнем безпеки дорожнього руху у світі, було оцінено результативність 39 різних за характером заходів із так званим ефектом першого порядку. Таким є ефект, яким характеризується певний напрям діяльності, якщо він сам по собі ефективний і не поєднується з іншим заходом. Такі ефекти неможна сумувати, але вони придатні для порівняння. Найбільш ефективними з огляду на зменшення смертності й важкого травмування у ДТП визнані: покращений захист водія і пасажирів від травм шиї; електронне нагадування про непристібнуті ремені безпеки; зниження швидкості на небезпечних дорогах [5];

е) прискіпливій увазі й жорсткому громадському контролю напрямів і обсягу видатків держави та органів місцевого самоврядування, а так само результативності запроваджених заходів у сфері дорожнього руху. На відміну від України більшість західних держав відрізняється розвиненим громадянським суспільством. Одним із проявів цієї обставини є активна участь громадян у різних процесах, що відбуваються у державі. Тому це відбивається на спрямованості урядів західних країн максимально заощадливо й ефективно витратити кошти платників податків. Ось чому для західних країн є нормою: будівництво комфортних доріг, на які підрядник дає тривалу гарантію навіть в умовах холодного клімату; використання лише якісних матеріалів, які відповідають усім сучасним нормам і стандартам; дотримання правил експлуатації доріг. І, навпаки, для західних держав є нонсенсом, коли: тендери Укравтодору отримують підприємства без досвіду реалізації великих проєктів; під конкретну підрядну організацію на централізованих тендерних закупівлях свідомо формуються штучні технічні умови, яким може відповідати лише вона; будівельні матеріали і техніка купляються за цінами, вищими за ринкові; використовуються неякісні матеріали; побудовані дороги не відповідають вимогам щодо їх експлуатації та ін. За словами представників шведських будівельних компаній, які брали участь у тендерах в Україні, те, що у нашій державі називається будівництвом доріг, у Швеції належить до їх ремонту або реконструкції [6]. Тому об'єктивно іноземні компанії не можуть запропонувати нижчу ціну за свої послуги, оскільки в Україні звертається увага передусім на ціну одного кілометра доріг, а не на їх якість. Така парадоксальна ситуація відповідає відомому прислів'ю: «Дешево – не означає якісно».

Ще один практичний аспект досліджуваної проблематики виражається у

солідних інвестиціях у дорожньо-транспортну галузь. Лідерами у цій сфері станом на 2019 р. є (у млрд євро): КНР – 709,7; США – 105,8; Японія – 50,4; Велика Британія – 22,9; Франція – 21,3 [7]. Намагання багатьох розвинених країн світу фінансувати на високому рівні будівництво нових і реконструкцію існуючих доріг, а також розвивати існуючий транспорт пояснюється відомим мультиплікативним економічним ефектом. Він полягає у тому, що на один долар, витрачений урядами країн на ці потреби, приходиться до трьох доларів прибутку у середньо- й довгостроковій перспективі [8]. Звідси, як би дивно і парадоксально це не звучало, однак витратити кошти на дорожньо-транспортну галузь є вигідним напрямом державної політики. Останній об'єктивно вважається локомотивом економічного зростання, соціального процвітання країн й, відповідно, добробуту їх громадян. При цьому рівень смертності й дорожньо-транспортного травматизму корелює із обсягом інвестицій у дорожню інфраструктуру і, як наслідок, з якістю доріг, що експлуатуються у конкретних країнах світу.

Тобто економічна засада має багато проявів. Без її урахування фактично неможливо пізнати на інституційному рівні усю повноту досліджуваної проблематики і, як наслідок, розробити дієву стратегію запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху.

#### **Список використаних джерел:**

1. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.
2. Basic rules of the game. URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statisticsand-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/basic-rulesgame\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statisticsand-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/basic-rulesgame_en).
3. Ukraine's Road Safety Country Profile. URL: <https://www.roadsafetyfacility.org/country/ukraine>.
4. Multiannual Financial Framework 2014–2020. URL: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/EU-Funds-for-Road-Safety\\_April\\_for-MEPs.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/EU-Funds-for-Road-Safety_April_for-MEPs.pdf).
5. Promising road safety measures based on cost-benefit analyses. URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/monetary-valuation-road-safety\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/monetary-valuation-road-safety_en).
6. Шведи критикують тендери з будівництва українських доріг. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2436857-svedski-biznesmeni-kritikuut-tenderi-zbudivnictva-ukrainskih-dorig.html>.
7. Transport infrastructure investment and maintenance. URL: [https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance\\_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrsp-rt-data-en](https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrsp-rt-data-en).
8. Road to Growth: The Case for Investing in America's Transportation Infrastructure. URL: <https://s3.amazonaws.com/brt.org/staging-qeOOpdhbbqqq3/2015.09.16-InfrastructureReport-Final.pdf>.

**Corbalan Soler Ana**

*Student of University of Murcia, Kingdom of Spain*

**Francisca Maria Ferrando Garcia**

*Dean of the Faculty of Law of University of Murcia, Professor, Kingdom of Spain*

## **SPANISH LEGISLATION IN THE FIELD OF ROAD SAFETY**

Road Safety affects everyone. All of us are road users; driving, riding, walking or even as passengers. In Spain, there are many legal acts relating to road traffic in the broadest sense of the term.

In this short paper I will focus on the regulations that can be found in Spain: Law 16/1987 of 30 July 1987 on the organisation of land transport; Law 15/2009, of 11 November, on the contract of land transport of goods; Law 25/2009 of 22 December 2009 amending various laws to adapt them to the Law on free access to and exercise of service activities; Royal Legislative Decree 6/2015, of 30 October, approving the revised text of the Law on Traffic, Circulation of Motor Vehicles and Road Safety; Royal Decree 1211/1990, of 28 September 1990, approving the Regulations of the Law on the Organisation of Land Transport; Order FOM/1882/2012, of 1 August, approving the general contracting conditions for the transport of goods by road; Royal Decree-Law 11/2022 of 25 June adopting and extending certain measures to respond to the economic and social consequences of the war in Ukraine, to address situations of social and economic vulnerability, and for the economic and social recovery of the island of La Palma; Royal Decree 2822/1998 of 23 December 1998, approving the General Vehicle Regulations; Order FOM/2861/2012, of 13 December, which regulates the administrative control document required for the performance of public transport of goods by road.

Transport Of Dangerous Goods: Royal Decree 97/2014, of 14 February, regulating the transport of dangerous goods by road in Spanish territory;\_Royal Decree 1256/2003, of 3 October, which determines the competent authorities of the General State Administration for the transport of dangerous goods and regulates the commission for the coordination of this transport; Royal Decree 1566/1999 of 8 October 1999 on safety advisers for the transport of dangerous goods by road, rail or inland waterway; Royal Decree 387/1996 of 1 March 1996, approving the Basic Directive on Civil Protection Planning for the risk of accidents in the transport of dangerous goods by road and rail.

Transport Inspection And Security: Royal Decree 563/2017, of 2 June, regulating the technical roadside inspections of commercial vehicles circulating in Spanish territory; Royal Decree 125/2017 of 24 February establishing the technical requirements and performance standards to be met by tachograph technical centres; Order ITC/69/2010, of 18 January, which implements the provisions of Article 10.7 of Royal Decree 425/2005, of 15 April, which establishes the technical requirements and standards of action to be met by technical centres for the installation, verification, control and inspection of digital tachographs; Resolution of 21 November 2005, of the Directorate-General for Road Transport, on the inspection and control of risks

inherent to the transport of dangerous goods by road; Royal Decree 2822/1998 of 23 December 1998, approving the General Vehicle Regulations.

International Transport Regulations And Agreements With Third Countries: Instrument of Accession of Spain to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (C.M.R.), done at Geneva on 19 May 1956; Order of 30 September 1993 laying down special rules for certain types of combined transport of goods between EEC Member States; Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países.

International Agreements With Third Countries: Agreement between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Republic of Albania on the International Carriage of Passengers and Goods by Road, done at Tirana on 10 April 2003; Agreement between the Government of Spain and the Macedonian Government on International Road Transport, done at Skopje on 2 March 1999; Agreement between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Republic of Kazakhstan on the International Carriage of Passengers and Goods by Road, done at Madrid on 30 October 2000, and Exchange of Notes, dated 6 and 24 February 2006, amending Article 11; Agreement between the Kingdom of Spain and the Islamic Republic of Iran on international road transport, done at Tehran on 7 February 1999; Agreement between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of the Russian Federation on international road transport, done at Moscow on 22 May 2001; Provisional application of the Agreement on International Road Transport between the Government of the Kingdom of Spain and the Government of Ukraine, done at Kiev on 16 June 1995.

The following short list I have compiled is made up of laws, regulations and agreements. Some of them apply internally and others apply both inside and outside the European Union. As can be seen, Spain has various laws and agreements to guarantee the safety of the goods being transported but also the safety of passengers and workers. Furthermore, we can find in the aforementioned precepts that many of them have been modified to comply with European regulations. This aspect is not too remarkable given that one of the aims of the European Union is to achieve a unified European regulation.

What is remarkable is that Spain, since the beginning of the war, has created specific laws for the transport of goods and also to respond to the economic and social consequences of the war in Ukraine.



## **Creanga Liliana**

*Associate Professor, Doctor in Law, Department «Public Law, border security, migration and asylum» Academy «Ștefan cel Mare» of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova, Republic of Moldova*

# **STATE AND SOCIETY SECURITY – FUNDAMENTAL EUROPEAN SOCIAL VALUES**

## **Introduction**

Viable public order in a changing world allows the consolidation of sustainable internal stability and is the result of two complementary trends [1]: the first is that of continuity, which is based on a certain culture of public order specific to the sport and on internal developments of the public order and safety system. As a result of successive modernizations and a culture-specific to this space, public order and safety tend to balance. The second trend is that of reform, imposed by the role of changes that are driving the European and global space. In this reform, the interoperability criterion is a necessity. The Republic of Moldova must adapt its administration and public services to European standards in order to achieve this need. The public order system cannot be approached in isolation, it must be approached from the current international context, where the fundamental option is security regionalisation and globalisation. The Republic of Moldova is an area with tension and potential military conflicts can expand, but above all, an important action of cross-border organised crime has allowed the highlighting of risks related to the regional context. Even the inefficiency of governance activities in certain areas can become a threat to national security. The country's economic and financial problems, with repercussions on the social side, have affected and continue to affect the functioning of society.

**Results and discussions.** In any state of law, the Constitution is the basis of its activity, and any central or local public authorities' action is carried out within a legal framework. There can be no democracy without the defense and respect for human rights, and this can only be achieved in a safe, order and public security framework.

To ensure the climate of normality, in which the phrase «public order» finds expression, the State constitutes specific institutions, referred to in general terms as law enforcement bodies. These bodies being charged with maintaining public order are a sure basis of social peace. These bodies face various individuals, groups, associations, etc. who initiate and develop increasingly violent and well-organized actions.

Public order constitutes a set of rules that organize the behavior of individuals in society, especially in public places, rules that materialize both in moral, religious, customs and legal norms, as well as in measures that society is entitled to take through its competent bodies against individuals when these rules of social conduct are not respected.

Public order is also interpreted as a state of «legality, balance and social peace», which ensures public peace, the security of the person, the communities and property, public health and morality, that allows also the exercise of constitutional

rights and freedoms, as well as the functioning of structures specific to the rule of law.

The main feature of maintaining public order is prevention, in which the purpose of collecting and valuing information is the essential element, along with actions on ensuring order during meetings and public demonstrations of different types.

The new realities related to the maintenance of public order require, in the context of a specialty and high professionalism, a continuous development and increasing of the following skills: information skills, reaction speed, reaction force, control of the situation in time and space, management of the team activity. The diversity of the components requires the existence of organizational principles, mandatory to ensure the internal security forces, internal order, cohesion and efficiency.

These principles are: an adequate organization of forces, a convergence of efforts, specialization, the economy of forces and means, delimitation, stability and continuity, the establishment of just proportions between the elements of leadership, execution, insurance and logistics.

The importance of ensuring public order in the state is absolute: it contributes to the observance and law enforcement, court decisions, good coexistence in society, as well as the proper functioning of state services and it allows the achievement of the balance based on the social consensus necessary for the optimal functioning of the society under the conditions of internal legal regulations, the consecration for the defense and respect for the fundamental rights and freedoms of citizens, public and private property, as well it guarantees the conditions appropriate to the edification of a rule of law.

In other words, assuring public order is a social necessity, carried out through specific activities of special bodies, law enforcement bodies, representing authorities and having powers to maintain and assure public order and so, their duty is to protect the rule of law by means of normative acts

The police is considered a «specialised body of the executive power responsible for the legislation in force, to ensure peace and quiet in force, to protect society from any violent manifestations, to identify and immobilize persons who manifest an illicit compartment by applying coercive measures in the manner prescribed by law» [2].

At the same time, the police, as a public authority, called upon to ensure the application and observance of the law, are also an "instrument of control, but also of repression, in situations where physical force becomes necessary for the law enforcement. In accordance with the National Strategy provisions in the field of intellectual protection and the maintenance of public security (Government Decision of 31 May 2017) [3], it is necessary to carry out effective political, organisational, social-economic, informational, legal and other measures with a view to: detect, prevent and combat terrorism and extremism, corruption, illegal circulation of narcotics and psychotropic substances, weapons, ammunition, explosive substances, organization of illegal migration, trafficking in human beings, or other attacks on the rights and freedoms of the person and citizen, material and spiritual values of the

society, infrastructure objects of the Republic of Moldova of critical and/or potentially dangerous importance, as well as to prevent social conflicts, eliminate and minimize the consequences of emergency situations caused by man and nature, facts that could endanger the life and health of the person, to improve the public administration to ensure of transport security.

The General Inspectorate of Police represents the central unit of administration and control of the Police, subordinated to the Ministry of Internal Affairs, which mission is to defend the fundamental rights and freedoms of the person through activities of maintaining, ensuring and restoring public order and security, prevention, discovery and investigation of crimes and misdemeanours [4].

Recently, society is approaching more and more frequently problems related to the crime rate increasing. However, the analysis of crime statistics for the period 2016-2020 of the related legal framework and other sources shows that the trend regarding the crime rate is decreasing.

The National Bureau of Statistics presents the information on the crime rate in 2020, based on data provided by the Ministry of Internal Affairs, the Agency for the Administration of Courts, the National Administration of Penitentiaries [5].

The crime rate registered in the period 2016 – 2020 is decreasing. Thus, according to the data of the Ministry of Internal Affairs, in 2020 on the territory of the Republic of Moldova were registered 26.3 thousand crimes, decreasing by 17.0% compared to the previous year and by 37.2% compared to 2016. The crime rate in the year 2020 constituted 100 crimes per 10 thousand inhabitants, compared to 120 crimes in 2019 and 151 crimes in 2016.

Another point is the fact that the crime rate is higher in urban areas (58.6%). Every third crime was registered in Chisinau – 27.9%. Out of the total number of crimes, in Bălți municipality, 5.5% of the total crimes were registered, in Cahul district – 3.8%, Orhei – 2.9% and Ialoveni – 2.6%.

Out of the registered crimes, 18.4% were exceptionally serious, particularly serious and serious crimes, including 2.7% for exceptionally serious and particularly serious crimes, and 15.7% for serious ones. In the last 5 years, there has been a decrease in exceptionally serious crimes (-14.9%), particularly serious crimes (-55.1%), serious crimes (-40.6%), less serious crimes (-39, 4%) and light (-28.2%).

Every fourth registered crime [6] was committed in public places (25.2%). With the application of firearms, explosives and grenades, 88 crimes were registered, including 22 cases of hooliganism, 20 cases of intentional injuries and 12 cases of murder. Of the total number of registered crimes, 11.7% were committed by people of working age, but without occupation.

The number of crimes committed by minors is decreasing [7].

In 2020, 606 crimes committed by or with the participation of minors were registered, which constituted 2.3% of the total registered crimes. Compared to the previous year, there was an 8.7% reduction in juvenile delinquency, especially property crimes. There were 106 crimes committed by minors per 100 thousand children aged 0-17 compared to 156 crimes in 2016 when the highest level of juvenile delinquency rate in the last 5 years was recorded. Minors were most often involved in thefts – 56.3%, followed by robberies – 6.6% and hooliganism – 4.0%.

In the structure of crimes, every second recorded crime was against property (44.6%), followed by transport crimes (20.0%), crimes against public authorities (5.1%) and those against security, and public order (4.6%).

Every second person who died as a result of a crime suffered a car accident and almost every fourth due to murder.

In 2020, the number of people who died as a result of registered crimes was of 490 people. Thus, every second person died as a result of a car accident (39.2%), 26.7% due to homicides and 10.4% due to intentional injuries. Most people died as a result of exceptionally serious, particularly serious and serious crimes – 418 people.

The highest level of crime was registered among men, women being in the number of persons who committed crimes – 7.7%. 7 thousand women who committed crimes returned to 10 thousand women, and in the case of men, this indicator was 95 men [8].

Community service, incarceration and probation are the main punishments applied to convicts.

In 2020, the following punishments were mainly applied: community service – 3754 people (39.9%), imprisonment – 2417 people (25.7%), probation – 2104 people (22.4%), fine – 1126 (12.0%). In case of minors, probation (44.0%), imprisonment (41.2%) and fine (6.6%) prevailed.

Regarding the above, we mention that the number of crimes decreases or increases over time in response to a wide variety of factors. Economic factors (eg unemployment, lack of jobs, closure of enterprises, poverty, etc.) play an important role in shaping rising crime trends. Alcohol consumption and unemployment seem to influence the number of acts of violence. Other potential influences at different levels of crime include firearms availability, rates of separated families, percentages of single-parent families living in poverty, levels of geographic mobility, and the percentage of women in the workforce.

### **Conclusions**

In conclusion, we would like to express our conviction that despite some difficulties faced by the police, the Republic of Moldova is successful in forming an efficient system of maintaining, ensuring and restoring public order, worthy of appreciation. We can easily see the objectives achieved, namely: enforcing person protection, as well as the society and the state security against the background of enforcing public order and security, creating the integrated system of public order and security, able to respond in a timely and effective way to the needs of the society and the state. Strengthening crime prevention and control skills will be possible by modernizing the methodology, means and performance indicators used. This would not happen if the Republic of Moldova did not implement the new personnel policies on recruitment, selection, promotion, integration and socio-professional reconversion of MIA employees.

## References:

1. Vlad (Ovedenie) Simona Nicoleta, Rezumat la teza de doctor: Implicațiile dinamicii mediului internațional asupra managementului ordinii publice. Evoluția și modernizarea cadrului legislativ național în context european și euroatlantic. București, 2017.
2. Legea nr.320 din 27.12.2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului.
3. STRATEGIA NAȚIONALĂ DE ORDINE ȘI SECURITATE PUBLICĂ PENTRU ANII 2017-2020. URL: [https://gov.md/sites/default/files/document/attachments/intr20\\_71.pdf](https://gov.md/sites/default/files/document/attachments/intr20_71.pdf) (vizionat la data 10.03.2021).
4. STUDII JURIDICE UNIVERSITARE. REVISTA. URL: <https://ulim.md/sju/wpcontent/uploads/revista-SJU-3-4-2015-PavelVOICU.Men%C8%9Binereaasigurarea%C8%99irestabilir%20a-ordinii-publice-%E2%80%94obiectiv-de-baz%C4%83-al-poli%C8%9Biei.pdf> (Vizionat la data 14.03.2021).
5. Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova: Banca de date statistice, [Accesat la 13.03.2021], Disponibil: <http://www.statistica.gov.md/>
6. Codul Penal al Republicii Moldova nr.985 din 18.04.2002 publicat în Monitorul Oficial al RM nr.72-74 din 14.04.2002.
7. Munteanu Anatolie., Rusu Svetlana., Vacarciuc Olga, Manualul funcționarului public în domeniul drepturilor omului, Ediția Chișinău, 2009.
8. Promo-lex., Ghid practic: Monitorizarea activității colaboratorilor de poliție vizibili aflați în contact direct cu populația, Chișinău, 2013.

**Логвиненко Борис Олексійович**

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

## **РЕАЛІЗАЦІЯ ПРОГРАМИ VISION ZERO У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ**

Створення Національної поліції в Україні у 2015 році ознаменувало собою запровадження нової ідеології служіння суспільству. Відповідно до покладених на неї завдань, згідно Закону України «Про Національну поліцію», регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [1].

Крім того, важливість безпеки дорожнього руху як ключового елементу розвитку суспільства закріплена у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. У Стратегії наголошується, що велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму [2].

У наведеному аспекті вельми цікавим вбачається запровадження програми Vision Zero в Україні, дієвість якої доведена емпіричними показниками зниження травматизму у сфері дорожнього руху.

Як повідомляє А. Івко, пріоритетом «Укравтодору» сьогодні є реалізація інфраструктурних рішень, які безпосередньо впливають на покращення безпеки руху, в першу чергу на стадії розробки проектів відновлення доріг. Згідно з цим розроблено та проходить завершальний етап погодження план заходів щодо реалізації стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху відповідно до державної програми безпеки дорожнього руху на період до 2023 року, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів від 21 грудня 2020 року № 1287. Крім того, на Уряді внесено проект нормативно-правового акту щодо запровадження ДСТУ ISO 39001:2015 «Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування», запровадження якого передбачене у 2022-2023 роках [3].

Варто відмітити, що важливість долучення України до Програми нульового травматизму Vision Zero перебуває у фокусі наукових досліджень вітчизняних фахівців. Так, про актуальність запозичення шведського досвіду нульової смертності Vision Zero наголошує Ю. В. Підлипний. Він вказує на використання таких новацій, як безпілотні автотransпортні засоби, дороги з одностороннім напрямком руху, пішохідні переходи для уникнення переходу

проїжджої частини, дороги без перехресть, інтелектуальні автомобільні шляхи [4, с. 256]. Крім того, в цьому напрямку в Україні активно діють інституції громадянського суспільства. Так, з 2016 року в Івано-Франківську діє Українська громадська організація «Віжн Зеро», мета якої полягає у досягненні нульової дорожньої смертності в Україні [5].

В межах реалізації ініціатив, зазначена громадська організація виявила проблему з недостатністю засобів організації дорожнього руху в містах України. Фахівці організації вказують на те, що із початком війни, в містах з'явилися десятки й сотні блок-постів, посилилась проблема хаотичного паркування, з'явилась потреба спеціальних смуг руху. У співпраці зі Львовом, Івано-Франківськом та Чернівцями ГО «Віжн Зеро» ідентифікували номенклатуру з 16 засобів організації дорожнього руху, які вбачаються найбільш необхідними, та розпочали пошук цих засобів у Німеччині та Польщі для передачі містам України в якості гуманітарної допомоги [5].

Так само у єдиній системі місцевих петицій м. Суми в 2019 з'явилася пропозиція від місцевого мешканця стосовно запровадження програми Vision Zero в межах міста [6]. У свою чергу, директор КП «Центр організації дорожнього руху» м. Києва, В. Д. Черній відмічав у презентації необхідність прийняття принципу неприйнятності будь-якого рівня смертності в ДТП (Vision Zero). Реалізуючи вказаний принцип заходами з безпеки руху сектору «Транспорт та міська мобільність» визначені наступні: каналізування вузлів вулично-дорожньої мережі; створення зон обмеженої швидкості та змішаного користування; збільшення частки регульованих та обладнаних наземних пішохідних переходів; обладнання вулично-дорожньої мережі засобами; фіксації порушень ПДР та системами відеоспостереження; ініціювання змін до нормативної бази в частині; впровадження сучасних технологій з метою підвищення, якості та термінів експлуатації доріг [7].

Спираючись на викладене слід констатувати наступне:

по-перше, державою концентруються зусилля на обранні стратегії реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

по-друге, запозичення передового зарубіжного досвіду нульового травматизму від ДТП є актуальним як на державному рівні, так і на рівні реалізації місцевих ініціатив;

по-третє, підвищеної уваги суб'єктів владних повноважень в умовах воєнного стану вимагає вирішення проблеми організації безпеки дорожнього руху за допомогою сучасних (технологічних) засобів організації дорожнього руху;

по-четверте, у повоєнній відбудові населених пунктів України необхідно враховувати громадські ініціативи щодо поліпшення безпекової ситуації у сфері дорожнього руху.

### **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#Text> (дата звернення 11.10.2022).
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення 11.10.2022).
3. Івко А. Vision Zero на українських дорогах: як Україна переймає шведський досвід для поліпшення безпеки автошляхів. URL: <https://mintrans.news/tochka-zoru/vision-zero-na-ukrainskikh-dorogakh-yak-ukraina-pereymae-shvedskiy-dosvid-dlya-polipshennya-bezpeki-avtoshlyakhiv>
4. Підлипний Ю. В. Аналіз високої аварійності та смертності на автомобільних дорогах України. *Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України*. 2016. Вип. 26.1. С. 252-257.
5. Vision Zero. Громадська організація. URL: <http://visionzero.org.ua/about/>
6. Як зменшити кількість ДТП: сумчанин пропонує запровадити шведську програму Vision Zero. The Sumy Post. URL: <https://sumypost.com/sumynews/suspilstvo/yak-zmenshyty-kilkist-dtp-sumchanyn-proponuye-zaprovadyty-shvedsku-programu-vision-zero/>
7. Черній В. Д. Безпека руху. Виклики для Києва. URL: <https://mtu.gov.ua/files/5.%20Черній20Віктор.pdf>



## Лоїк Василь Богданович

доцент кафедри цивільного захисту та комп'ютерного моделювання екогеофізичних процесів Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент

## Синельников Олександр Дмитрович

старший викладач кафедри цивільного захисту та комп'ютерного моделювання екогеофізичних процесів Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент

## Гончаренко Марія Олександрівна

здобувач Львівського державного університету безпеки життєдіяльності

### ОРГАНІЗАЦІЯ НАДАННЯ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ПІД ЧАС БОЙОВИХ ДІЙ ВІД ХІМІЧНОГО ТА РАДІАЦІЙНОГО УРАЖЕННЯ

Надання кваліфікованої домедичної допомоги в умовах проведення бойових дій сьогодні є надзвичайно актуальним завданням. Кожного дня перед людством з'являються нові виклики та загрози. Одними з основних ризиків є загрози пов'язані із ураженням населення хімічними та радіаційними забруднювачами та проведенням аварійно-рятувальних робіт і наданням домедичної допомоги в таких умовах.

Розглянемо підхід та принципи до надання допомоги постраждалим від хімічного та радіаційного ураження постраждалих в тактичних умовах. Етапи допомоги, які потрібно застосовувати для допомоги ураженим хімічними та радіаційними речовинами (рис. 1).



Потерпілі з хімічними та радіаційними ураженнями спочатку перебувають у «Гарячій зоні». «Гаряча зона» легко узгоджується з етапом допомоги «під обстрілом» порядку допомоги постраждалим в бойових умовах. Цей етап допомоги відбувається на місці отриманого ушкодження потерпілим. Пріоритет зусиль рятувальників спрямований на забезпечення безпеки та

здійснення тих домедичних заходів, які безпосередньо рятують життя.

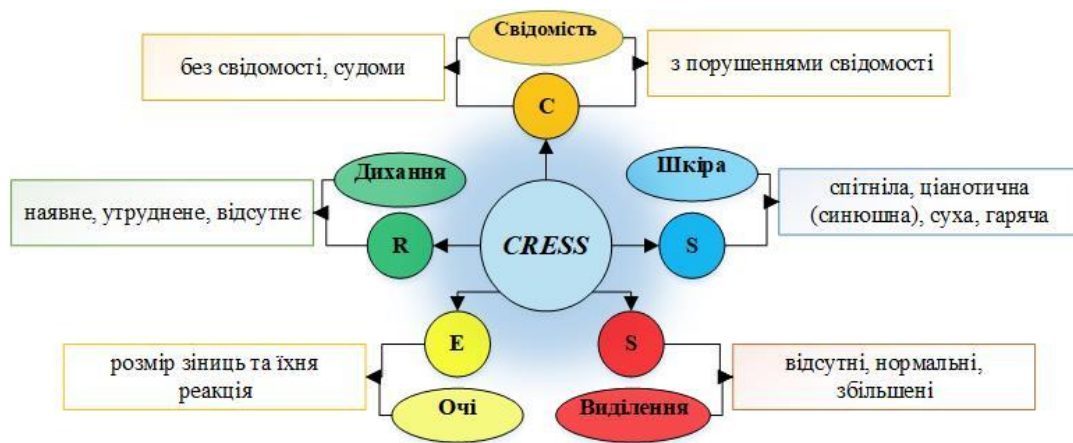
При проведенні рятувальних робіт постраждалих переміщують до етапу «Тактична польова допомога». На цьому етапі рятувальники та потерпілі знаходяться у «Теплій зоні». «Теплою зоною» вважається зона, де можливе забруднення, але активний викид небезпечних речовин завершився. На межі «Теплої та холодної зони» здійснюється часткове або повне видалення небезпечних речовин з засобів індивідуального захисту рятувальників, одягу та спорядження постраждалих, разом із очищенням та стабілізацією стану здоров'я постраждалого. На цьому етапі постраждалий переходить із стану забрудненого до стану «чистого» постраждалого.

Від тактичної польової допомоги постраждалий переходить до евакуації та довгострокової польової допомоги. На цьому етапі постраждалий має бути очищений від небезпечних речовин і знаходитись в зоні мінімального забруднення або без забруднення – холодній зоні. На даному етапі доцільно проводити складні домедичні втручання, які необхідні для стабілізації стану потерпілого або забезпечення його готовності до транспортування для допомоги складнішого рівня.

Перед початком застосування алгоритмів надання домедичної допомоги важливо визначити хімічну речовину, що призвела до таких симптомів. Хоча це часто можна зробити, використовуючи інформацію розвідки та обставини події. Проте, бувають ситуації, коли потрібно визначити речовину виключно на основі клінічної оцінки симптомів. Так як деякі небезпечні речовини, такі як нервово-паралітичні речовини, можуть мати миттєвий руйнівний ефект, розпізнавання таких симптомів рівнозначне розпізнаванню масивного крововиливу у потерпілого з травмою. Визначення небезпечної речовини, що призвела до симптомів у постраждалих, може бути складним завданням навіть для досвідчених медиків.

Типові ознаки та симптоми, які можуть бути корисними при класифікації отруєнь, такі як тахікардія і потовиділення, можуть виникати через навколишнє середовище, тривогу потерпілого або стрес, і таким чином можуть ускладнювати картину.

Структурований підхід до процесу оцінки стану постраждалого може допомогти визначити клінічні ознаки, які, взяті разом можуть допомогти ідентифікувати найбільш ймовірну речовину, що викликала дані симптоми. Одним із таких підходів є Стандарт НАТО, алгоритм CRESS (рис. 2). Кожна буква в CRESS відповідає результату фізичного обстеження, сукупність яких можна використати для визначення речовини, на яку є підозра. Важливо розуміти, що цей алгоритм використовується для розрізнення впливу хімічних речовин. Контакт з біологічними речовинами навряд чи викличе негайні симптоми. Радіологічне опромінення може призвести до ранньої появи симптомів (<1 годину після контакту), таких як нудота, блювання, діарея та лихоманка при опроміненні високими дозами (>6 Гр).



*Рис. 2. Оцінка стану постраждалого за алгоритмом CRESS*

**Список використаних джерел:**

1. В. Б. Лоїк, В. М. Ковальчук, О. Д. Синельніков. Організація аварійно-рятувальних робіт на автомобільному транспорті. Навчальний посібник – Львів: Львівський державний університет безпеки життєдіяльності, 2016. – 152 с.

**Лосинець Аліна Сергіївна**

*студент 3 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)*

## **ОСОБЛИВОСТІ ПОРЯТUNKУ ТА НАДАННЯ ПЕРШОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Основна причина смерті в наслідок дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) – це: отримання постраждалими особами травм, несумісних із життям (до 20%), запізнення швидкої допомоги (до 10%), перша допомога надана неправильно або бездіяльність очевидців чи інших учасників автопригоди (до 70%). Чому це відбувається і як допомогти постраждалим у ДТП?

Хоча в автошколах вивчають, як правильно надавати першу медичну допомогу, але як видається, більшість людей є байдужими до чужого горя або не знають, як правильно, та своєчасно допомогти травмованим особам. Не зайвим буде всіма шляхами закликати всіх водіїв не залишатися байдужими і приділити увагу головним принципам надання першої допомоги при ДТП.

Аварії, які й на тепер (в умовах війни) так само продовжують мати місце, часто відбуваються далеко від лікарень і це є однією з причин, коли швидка допомога не може оперативної дістатися місця ДТП. Саме тому на першому етапі після автопригоди найсуттєвішим завданням усіх присутніх на місці осіб є намагатися правильно допомогти постраждалому до приїзду швидкої, з тим, щоб не завдати ще більшої шкоди здоров'ю.

Що першочергово потрібно зробити на місці аварії: а) увімкнути аварійне освітлення, сигналізацію та встановити знаки аварійної зупинки; б) оцінити саму ситуацію, наявні зовнішні умови та фактори з тим, щоб надалі якомога більше убезпечити себе та інших присутніх, включаючи постраждалих осіб, від будь-яких ймовірних загроз, інакше кількість жертв може зрости (наприклад, автомобільні бензинові двигуни горять протягом 5-7 хвилин і можуть вибухнути, необхідно заглушити двигуни пошкоджених транспортних засобів, від'єднати акумулятор всіма можливими способами); в) викликати швидку допомогу та службу порятунку (у телефонному списку мобільних пристроїв завжди мають бути «забиті» для швидкого набору номери служби порятунку) [1].

Послідовність дій, які потрібно зробити на місці ДТП. По-перше, і саме найголовніше, це викликати бригаду швидкої допомоги. По-друге, якщо постраждалий знаходиться у машині, його потрібно обережно витягнути

звідтіля, якщо це можна зробити без ризику спричинення ще більшої чи додаткової шкоди здоров'ю. Це дуже відповідальний момент (основні травми при ДТП: черепно-мозкова травма, травми грудного відділу та нижніх кінцівок) – перед тим як витягнути потерпілого з автомобіля необхідно усунути все те, що може завадити цьому, витягають людину, взявши її за пахвові області, у жодному разі не можна смикати і тягнути за кінцівки. По-третє, після того як потерпілого вилучено і покладено на землю у безпечному місці потрібно дуже швидко оцінити його загальний стан. Згадуємо шкільну програму, знімаємо з постраждалого усі речі що здавлюють окремі частини тіла (ремінь, краватку тощо), щоб забезпечити приплив кисню до тканин. Далі необхідно оцінити стан життєво важливих органів саме від цього буде залежати характер першої допомоги: дихання: нормальна частота дихання в хвилину становить 16-20 вдихів в хвилину для дорослих і 20-23 вдихів в хвилину для дітей. Постраждалі можуть відчувати прискорене (25-30) і рідкісне дихання (8-10), що може свідчити про розвиток шоку; пульс: прощупувати краще там де знаходиться сонна артерія (на шиї) або променеву артерію (де носять годинник). Нормальний пульс для дорослої людини 60-80 ударів, у дітей – 80-90. Більш частий або рідкісний пульс (менше 60 ударів), і аритмія може бути ознакою шоку; реакція зіниць: у здорових людей зіниці на світлі звужується, у темряві розширюється, якщо у дорослого зіниці розширені та не реагують на світлі – це дуже небезпечно для життя людини [2].

Зараз наведемо алгоритм реанімації потерпілого за клінічними симптомами, кожна з наведених нижче функцій не є основною та надійною ознакою клінічної смерті. Діагноз ставлять за наявності всіх або більшості ознак: відсутність свідомості, утруднене дихання, відсутність пульсації кровоносна судина (сонна або стегнова артерія). Пульс краще не на променевій артерії перевіряти, тому що систолічний артеріальний тиск (вгору) становить 50-60 мм рт. він уже зникає; розширення зіниці; зміна кольору шкіри та слизових оболонок (поява блідості або більш поширеним є ціаноз). Клінічна смерть – це період між життям і смертю, при якому відсутні клінічні ознаки життя, але життєві процеси в організмі тривають. Це період, на якому можна врятувати людину, яку реанімували протягом перших 3 хвилин – постраждала особа має 75% шансів вижити, якщо час подовжено до 5 хвилин – 25%. Якщо закінчиться 10 хвилин – людину врятувати неможливо, оскільки настає так звана «смерть мозку» [3].

З прибуттям на місце ДТП підрозділу Оперативної-рятувальної служби (далі ОРС) чи/та Національної поліції на даній ділянці дороги має бути обмежений рух іншого автотранспорту або організовано безпечний об'їзд, проводиться розвідка, під час якої визначаються тип і стан аварійних транспортних засобів, положення й стан постраждалих осіб, виявляється наявність або загроза виникнення вторинних чинників ураження. Керівник рятувальників разом з поліцією має довести завдання особовому складу, наголосити при цьому на заходах безпеки під час виконання робіт, визначити межі робочих зон, технологію виконання робіт, розподілити обов'язки між особовим складом, визначити порядок приведення до готовності засобів

рятування та інструменту, призначити безпечні місця доступу до аварійного транспортного засобу і постраждалих, місця для безпечної стоянки транспортних засобів свого підрозділу, складування уламків і вантажу для усунення перешкод проведенню робіт, поставити завдання медперсоналу [4].

У різних країнах світу екстрену 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 Німеччині якщо трапилось ДТП, потрібно надягнути на водія світловібиваючі жилети, вони завжди знаходяться у водія в салоні автомобіля [5]. У 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» [6].

Загальний алгоритм дій при ДТП в Іспанії: 1) у разі серйозного ДТП (значні пошкодження автомобілів, майна третіх осіб, а також якщо є постраждалі або загиблі) обов'язково викликати поліцію та/або швидку допомогу за загальноєвропейським номером екстрених служб «112»; 2) перед тим, як залишити транспортний засіб, обов'язково слід вдягнути світловідбиваючий жилет (за його відсутність в Іспанії передбачено окремий штраф); 3) ввімкнути аварійну сигналізацію та встановити знак аварійної зупинки мінімум за 50 метрів від місця аварії; 4) не переміщувати автомобілі до прибуття поліції, крім випадків, коли це може призвести до більш тяжких наслідків; 5) негайно надати постраждалим першу медичну допомогу в межах своїх знань (у разі підозри на травми голови, шиї, хребта, ні в якому разі не переміщувати постраждалу особу) [7].

Отже, потрібно зазначити, що систематичне навчання населення може розширити змогу залучення «громадян-непрофесіоналів» до простих заходів порятунку життя постраждалих осіб, особливо в тих районах, де надання домедичної допомоги носить обмежений характер та/або передбачає тривалий час реагування. До високоефективних цільових груп відносяться працівники немедичних служб екстреного реагування, такі як співробітники поліції та оперативно-рятувальної служби цивільного захисту, та інші особи, які за родом своєї діяльності часто виявляються там, де трапляються ДТП, наприклад, професійні водії, включаючи водіїв таксі та громадського транспорту. Навчання таких осіб заходам домедичної допомоги, первинного діагностування можливих травм та проведення екстреної реанімації травмованих повинна бути частиною їх професійної підготовки та самовдосконалення.

### **Список використаних джерел:**

1. Чемерис М. Домедична допомога потерпілому в ДТП. URL: <https://pro-op.com.ua/article/1101-domedichna-dopomoga-poterplomu-v-dtp> (дата звернення: 09.11.2022).
2. Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VI. Дата оновлення: 07.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text> (дата звернення: 09.11.2022).
3. Про затвердження Методичних рекомендації щодо порядку дій аварійно-рятувальних формувань ДСНС під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами : Наказ ДСНС України від 28.01.2020 р. № 80. URL: <https://dsns.gov.ua/upload/9/5/7/6/2020-2-10-3-metodicka-dtp-2019-final.pdf> (дата звернення: 09.11.2022).
4. 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 цивільного захисту. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0801-18#Text> (дата звернення: 09.11.2022).
5. Offizielles Portal der deutschen Polizei. (n. d.). URL: [https://www.polizei.de/Polizei/DE/Home/home\\_node.html](https://www.polizei.de/Polizei/DE/Home/home_node.html) (дата звернення: 09.11.2022).
6. POLICJA.PL. (n. d.). URL: <https://policja.pl> (дата звернення: 09.11.2022).  
Portal web de la Policía Nacional. (n. d.). URL: [https://www.policia.es/\\_es/index.php](https://www.policia.es/_es/index.php) (дата звернення: 09.11.2022).

**Любчич Дар'я Олександрівна**

*курсант 304 навчального взводу факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції*

**Терещенко Олександр Олександрович**

*викладач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, капітан поліції (науковий керівник)*

## **ПРАВИЛА ПОВЕДІНКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПІД ЧАС РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ**

Війна приносить для водіїв нову проблему для пристосування навичок водіння на дорозі. Важливо знати що, дотримуючись простих правил поведінки на дорозі у період війни й не допускаючи ДТП, громадяни не відволікають поліцейських та інші державні служби, які свій час можуть присвятити обороні держави!

Де паркувати свій автомобіль під час воєнного часу? Власний транспорт, за можливості, Ви можете зберігати на охоронюваному підземному паркінгу, у капітальному гаражі або на автомобільній стоянці, оточеній з усіх боків міцним парканом чи будівлями. Залишенням свого транспортного засобу на вулиці Ви підвищуєте шанси його знищення або пошкодження від вибухів. Також, не потрібно забувати про те, що машина, яка знаходиться або припаркована на узбіччі чи біля дороги, може стати цілю для мародерів та злочинців. Також гострим зостається питання дотримання вимог комендантської години. Експлуатація транспортного засобу та будь-які переміщення пішки у межах одного чи кількох населених пунктів мають відбуватись з дотриманням комендантської години. Її тривалість відрізняється за часом у різних містах. Тому планувати тривалі переїзди слід з урахуванням цих вимог і бажано із запасом не менше ніж 20 хвилин для уникнення можливих непорозумінь із працівниками Національної поліції та військовослужбовцями, які несуть свою службу у нічний час, контролюють порядок та дотримання громадянами правил під час воєнного стану.

Пам'ятайте та не забувайте що, у разі порушення комендантської години патруль має право Вас затримати, застосувати фізичну силу, спеціальні засоби і, в окремих випадках, зброю, якщо вони це приймуть за потрібне. За невиконання законних вимог патруля та військового, порушнику комендантської години загрожує штраф, громадські чи виправні роботи, адміністративний арешт до 15 діб (ст. 185 КУпАП) [1]. У випадку опіру порушник може бути притягнутий до кримінальної відповідальності й позбавлений волі до 2 років (ст. 342 КК України) [2].

Наступним виникає питання як потрібно себе поводити на блокпості ЗСУ? На блокпостах, на яких несуть службу представники територіальної



оборони або військовослужбовці Збройних Сил України, а в окремих населених пунктах і Національна поліція України, слід поводити себе чемно, з повагою ставитись до їх вимушених прохань і вимог, які вони просять зробити для безпеки інших громадян, надавати, за потреби, можливість оглянути салон та багажник автомобіля, чоловікам призовного, і не тільки віку, не відмовлятись від вручення повістки про виклик до територіального центру комплектування та соціальної підтримки.

За 200 м до такого блокпосту рекомендується зменшити швидкість транспортного засобу, водію тримати руки на рулі, щоб військові чітко бачили де руки та не здійснювати різких рухів. У вечірній та нічний час доби перед блокпостом необхідно вимкнути світло фар й увімкнути світло у салоні автомобіля, щоб при під'їзді до блокпоста не виказувати місце положення постів наших військових. Категорично забороняється продовжувати рух транспортного засобу всупереч вимогам про зупинку озброєних військовослужбовців. Це може бути розглянуто як спроба прориву ворожої диверсійно-розвідувальної групи, члени якої відповідно до законів військового часу підлягають затриманню і навіть фізичному знищенню. Краще у такий спосіб не здійснювати провокації, щоб військові не відкривали вогонь на ураження [3].

#### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 року. Дата оновлення: 29.10.2022. URL: [https:// zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text)

2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 року. Дата оновлення: 19.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

3. Офіційний сайт «Ізбірком», дата звернення: 25.10.2022. URL: <https://izbirkom.org.ua/urlikbez/obshchestvo-19/2022/yak-zminilisy-pravila-povedinki-uchasnikiv-dorozhnogo-ruhu-pid-chas-vijni/>

**Ляшук Олег Леонтійович**

*перший проректор Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, доктор технічних наук, професор*

**Бодоряк Юрій Дмитрович**

*завідувач сектору автотехнічних досліджень Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України*

**Цьонь Олег Петрович**

*завідувач кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук, доцент*

## **ОПТИМІЗАЦІЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ**

Розвиток автомобільного транспорту викликає необхідність вирішення багатьох проблем, серед яких найбільш важливою і актуальною є проблема забезпечення безпеки дорожнього руху.

У малих населених пунктах ця проблема особливо загострена. Ситуація ускладнюється такими тенденціями, як постійно зростаюча мобільність населення, зменшення перевезень громадським транспортом і збільшення перевезень особистим транспортом, наростаючий розрив між збільшенням кількості автомобілів і протяжністю вулично-дорожньої мережі, не розрахованої на сучасні транспортні потоки [1, 3].

Проблема аварійності на автошляхам набула характерної гостроти. Загальновідомо, що біля 75% ДТП відбувається у містах, причому більшість їх фіксується у зонах перетинів магістралей. Отже, питання організації та безпеки дорожнього руху формує найважливіше містобудівне завдання, від правильного вирішення якого залежать надійність та якість функціонування цілої міської транспортної системи та виконання необхідних інженерно-технічних рішень, в тому числі і для зменшення кількості ДТП [2].

Для подальшої оптимізації безпеки дорожнього руху у населених пунктах держави потрібно обов'язково враховувати технічний стан автотранспорту, обладнання та інфраструктуру пішохідних переходів та стан проїзної частини.

Проведений аналіз статистичних даних щодо кількості дорожньо-транспортних пригод свідчить про те, що завдання підвищення рівня безпеки дорожнього руху є актуальним, і вирішення його необхідно досягати шляхом використання різних організаційно-технічних методів, в тому числі заходів направлених на збільшення рівня безпеки руху пішоходів, основними з яких є виконання робіт з освітлення пішохідних переходів та аварійно-небезпечних ділянок на дорогах загального користування, встановлення світлофорних об'єктів, покращення пішохідної інфраструктури та паркувальних зон, у тому числі з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення [5].

Обґрунтування інженерних рішень, направлених на підвищення показників безпеки дорожнього руху, слід виконувати із ґрунтовним аналізом та дослідженням підсистем водій – дорога та автомобіль – середовище.

Для аналізу та дослідження безпеки руху пішоходів вибираємо підсистему водій – дорога. На суб'єктивні показники, що характеризують водія транспортного засобу (психофізіологічні та особистісні характеристики, його стан), при дослідженні даної підсистеми ми не можемо вплинути через автономію його дій та рішень. Розглядаючи проїзну частину як складову системи водій – автомобіль – дорога – середовище, для підвищення рівня безпеки дорожнього руху, ми можемо досліджувати та впроваджувати різні організаційно-технічні заходи, що направлені на збільшення безпекових показників для усіх учасників дорожнього руху.

Крім того, як показує практика, трапляються випадки, коли при відсутності дорожньої розмітки встановлюються дорожні знаки на одному рівні в повздовжньому напрямку або один із дорожніх знаків. Останнє позбавляє водія при наближенні до пішохідного переходу можливості визначити його розташування та вжити заходів для запобігання наїзду на пішохода при перетинанні останнім проїзної частини, зокрема в темну пору доби.

Важливим фактором безпеки для руху пішоходів є достатньо освітлений пішохідний перехід, коли проїжджаючі водії можуть чітко бачити учасників дорожнього руху, що знаходяться поза транспортними засобами. Просте розміщення світильника прямо над пішохідним переходом не забезпечує високих показників освітлення вказаної ділянки дорожнього руху.

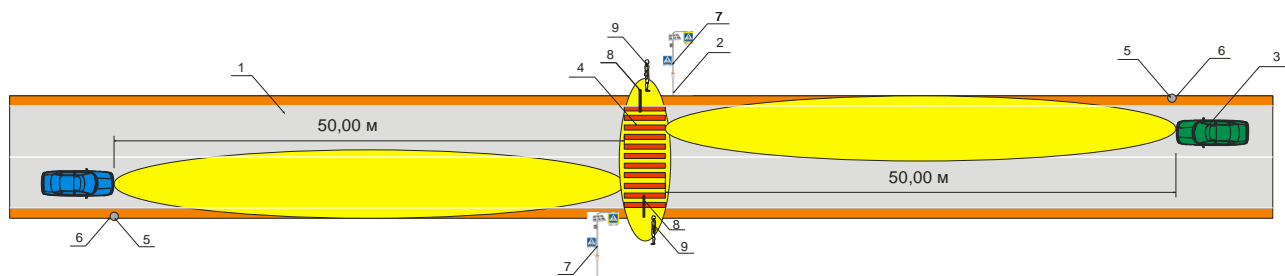
Міжнародні рекомендації та стандарти не надають точних вимог до освітлення пішохідних переходів, але кращі практичні результати у кількох європейських країнах створили наступні мінімальні вимоги для ситуацій, коли яскравість дороги становить від  $1 \text{ кд/м}^2$  до  $2 \text{ кд/м}^2$ : середня вертикальна освітленість на осі пішохідного переходу на висоті 1 м:  $E_v \geq 40$  люкс; однорідність вертикальної освітленості на смузі дороги перед водієм: 0,20; середня горизонтальна освітленість на пішохідному переході на рівні землі:  $E_h \geq 80$  люкс; однорідність горизонтальної освітленості: 0,30.

Під технічною можливістю запобігання дорожньо-транспортної пригоди називають такі дії водія у визначений момент дорожньої обстановки, які при використанні граничних експлуатаційних якостей транспортного засобу дозволяють уникнути пригоди як одним із ефективних заходів шляхом зниження швидкості, зупинки транспортного засобу.

Водій транспортного засобу мав технічну можливість запобігти пригоді шляхом гальмування, якщо він встигає зупинити керований ним транспортний засіб до місця можливої зустрічі з пішоходом або знизити швидкість, що дозволяє пішоходу вийти за межі небезпечної зони при даній швидкості руху цього пішохода.

В основу корисної моделі поставлена задача інформування водіїв транспортних засобів про небезпеку появи пішохода, який знаходиться поза межами зони видимості водіїв. Так при потраплянні пішохода 9 на пішохідний перехід 4 і потраплянні у зону дії сенсорних датчиків 7, які вмонтовані у

стійках дорожніх знаків 2, сенсорні датчики 7 у темну пору доби подають сигнал на світильники 8, які включають освітлення пішохідного переходу 4. Аналогічно при потраплянні автомобіля 3 у зону дії додаткових сенсорних датчиків 6, які вмонтовані у стовпцях 5, додаткові сенсорні датчики 6 у темну пору доби подають сигнал на світильники 8, які включають освітлення пішохідного переходу 4. Відтак транспортний засіб 3, що рухається по дорожньому полотні 1 візуально бачить освітленого пішохода 9, який рухається по пішохідному переходу 4, завчасно має можливість зменшення швидкості руху до безпечної.



*Рисунок 1. Схема сенсорного нерегульованого пішохідного переходу (розташування транспортних засобів на відстані, що дозволяє їм зупинитися в межах зупинного шляху)*

Проведена комплексна оцінка функціонування системи водій – автомобіль – дорога – середовища із обґрунтуванням показників роботи підсистем водій – дорога та автомобіль – середовище дозволила стверджувати, що одним із ефективних шляхів підвищення рівня безпеки руху пішоходів є облаштування безпечних пішохідних переходів із створенням видимого контрасту між пішохідним переходом та поверхнею дороги шляхом використання асиметричного розподілу світла.

### **Список використаних джерел:**

1. В. В. Аулін, М. Є. Кристопчук, О. П. Цьонь, М. Я. Сташків, М. В. Бабій, Ю. Д. Бодоряк / Глобальна криза від пандемії Covid-19 та її вплив на мобільність населення // Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки, 2021, вип. 4(35). С. 247-253.

2. Вовк Ю. Я., Цьонь О. П., Вовк І. П., Бігун Р. А., Зима І. М. (2019). Безпека транспорту в контексті глобальних цілей сталого розвитку 2030: Україна. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 12 листопада 2019 року). Кривий Ріг, 2019. 346 с.

3. Мостова К. Мобільність населення в умовах глобальної пандемії / IV Міжнародна студентська науково-технічна конференція «Природничі та гуманітарні науки. Актуальні питання». Т. : ТНТУ, 2021. С. 105.

4. О. Л. Ляшук. Стан аварійності на автошляхах України / О. Л. Ляшук, Ю. Д. Бодоряк, Ю. А. Шминдюк, О. П. Цьонь // Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. 299 с.

5. Ляшук О. Л. Дослідження безпеки дорожнього руху на автошляхах Тернопільської області / Ляшук О. Л., Цьонь О. П., Дзюра В. О., Бабій М. В., Мостова К. Б., Кристопчук М. Є., Лисенко С. В., Бодоряк Ю. Д. // Збірник наукових матеріалів: Інноваційні технології розвитку та ефективності функціонування автомобільного транспорту: Міжнародна науково-практична інтернет-конференція, Центральнорукраїнський національний технічний університет м. Кропивницький, Україна, 17-19 листопада 2021 року: Кропивницький. С. 109-113.

6. Сумець О. М., Голодний В. Ф. Основи експертизи дорожньотранспортних пригод: автотехнічна експертиза: Навч. посіб. / О. М. Сумець, В. Ф. Голодний. – К.: «Хай-Тек Прес», 2008. 160 с.

7. Судебная автотехническая экспертиза. Ч. 2. Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: Пособие для экспертов автотехников, следователей и судей / Под ред. В. А. Иларионова. – М. : ВНИИСЭ МЮ СССР. 1980. 230 с.

**Марценишин Юрій Ігорович**

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

## **ЗАХОДИ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) НА НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ДЕРЖАВНОГО РИНКОВОГО НАГЛЯДУ**

Відповідно до Положення про Державну службу з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, та основними завданням якого є: реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті Також, відповідно до покладених на Укртрансбезпеку завдань, дана служба у межах своєї відповідальності здійснює державний ринковий нагляд [1].

Слід зазначити, що Державною службою України з безпеки на транспорті лише упродовж 10 місяців 2022 року організовано проведення 163 заходів державного нагляду (контролю) на наземному транспорті та 60 перевірок у сфері державного ринкового нагляду (загалом 223), серед яких: 113 планових заходів державного нагляду (контролю) на наземному транспорті та 5 планових у сфері державного ринкового нагляду; 45 позапланових заходів державного нагляду (контролю) на наземному транспорті та 60 позапланових перевірок характеристик продукції за повідомленням митних органів про призупинення митного оформлення продукції та стану виконання суб'єктами господарювання рішень про вжиття обмежувальних (коригувальних) заходів. Зокрема: 5 заходів державного нагляду (контролю) на автомобільному транспорті; 6 заходів державного нагляду (контролю) на залізничному транспорті; 4 заходи державного нагляду (контролю) на міському електричному транспорті; 148 – додержання ліцензіатами вимог ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним, залізничним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; 60 заходів – у сфері державного ринкового нагляду.

Згідно із постановою Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 року № 303 «Про припинення заходів державного нагляду (контролю) і державного ринкового нагляду в умовах воєнного стану» припинено проведення планових та позапланових заходів державного нагляду (контролю) і

державного ринкового нагляду на період воєнного стану [2], введеного Указом Президента України від 24 лютого 2022 року № 64 «Про введення воєнного стану в Україні» [3].

Протягом періоду воєнного стану дозволили здійснення позапланових заходів державного нагляду (контролю) в окремих сферах, зокрема, щодо запобігання неконтрольованому зростанню цін на товари, які мають істотну соціальну значущість, виключно на підставі рішення центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у відповідній сфері, а для центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується безпосередньо Кабінетом Міністрів України, – на підставі рішення Кабінету Міністрів України, зокрема, за наявності загрози, що має значний негативний вплив на права, законні інтереси, життя та здоров'я людини, захист навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки держави [2].

#### **Список використаних джерел:**

1. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. Дата оновлення: 06.05.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

2. Про припинення заходів державного нагляду (контролю) і державного ринкового нагляду в умовах воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 13.03.2022 р. № 303. Дата оновлення: 31.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/303-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

3. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення: 10.11.2022).

**Маслянюк 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*

## **ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ ОСОБИ, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: ПРОБЛЕМИ ТА ДИСКУСІЇ ЩОДО ПРАВОВОГО ВИЗНАЧЕННЯ**

Оскільки національне законодавство, зокрема ані Закони України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», ані Правила дорожнього руху України (далі – ПДР) не містять визначення поняття «особа, яка керує транспортним засобом» може створитися хибне уявлення, про те, що приділення уваги правовому статусу таких осіб є надуманим і не потребує подальшого розгляду. Адже згадані вище нормативно-правові акти оперують термінами «учасник дорожнього руху», «водій», визначаючи перелік прав та обов'язків цієї категорії осіб. Водночас доречно згадати про Кримінальний кодекс України, який у якості суб'єктів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 розглядає саме осіб, які керують транспортними засобами (далі – ТЗ). Зазвичай науковці доходять спільної думки, що суб'єктом цих кримінальних правопорушень може бути фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років, яка керує ТЗ, незалежно від того, чи має вона право на керування ТЗ відповідної категорії, а також володіння чи користування цим ТЗ [1, с. 110-111].

Ми вже наголошували, що міжнародне право фактично не робить принципової різниці між поняттями «особа, яка керує транспортним засобом» і «водій». Разом з тим у літературі справедливо зазначається, що перший з наведених термінів є значно ширшим, оскільки на відміну від поняття «водій», що охоплює лише ту категорію осіб, що має посвідчення водія, під поняття «особа, яка керує ТЗ» підпадають усі особи, що керують ТЗ, незалежно від того, чи є в них право на керування, чи ні [2, с. 226]. Отже, якщо законодавець розглядає особу, яка керує ТЗ спеціальним суб'єктом правопорушення, не виникає сумніву, що цілком чітко має бути визначено і перелік прав і обов'язків цієї категорії осіб.

Спочатку необхідно визначити місце особи, яка керує ТЗ у системі учасників дорожнього руху. Згідно зі ст. 14 Закону України «Про дорожній рух» учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою ТЗ. До таких осіб закон відносить водіїв та пасажирів ТЗ, пішоходів, осіб, які рухаються в кріслах колісних, велосипедистів, погоничів тварин [3]. За відповідного формулювання в одній і тій самій нормі виникає логічна невідповідність, оскільки перша частина вказаної статті говорить про всіх користувачів автомобільних доріг вулиць і т. ін., а друга – серед осіб, які керують ТЗ згадує лише про водіїв та велосипедистів, формально залишаючи поза увагою осіб, які керують



приватним легким електротранспортом, осіб, які навчаються водінню, а також осіб, які керують ТЗ, не маючи на те законних підстав. Але така ситуація виникає виключно з урахуванням тлумачення терміну «водій» у ПДР України, яке, за нашим переконанням, є помилковим. Звісно, що всі ці категорії осіб де-факто стають учасниками дорожнього руху у разі використання ТЗ на вулично-дорожній мережі.

Тож особа, яка керує ТЗ завжди є учасником дорожнього руху (будучи лише частиною цієї категорії), водночас не завжди буде вважатися водієм (враховуючи п. 1.10 ПДР України). А тому, з'ясовуючи права та обов'язки особи, яка керує ТЗ, необхідно розглянути визначення прав та обов'язків цих категорій осіб.

Фундаментальним нормативно-правовим актом, який визначає права та обов'язки учасників дорожнього руху є Закон України «Про дорожній рух».

Відповідно до ст. 14 вищевказаного Закону, учасники дорожнього руху мають право на: безпечні умови дорожнього руху; відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; вивчення норм і правил дорожнього руху; своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою; отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також відповідних правоохоронних органів інформації про умови дорожнього руху. Учаснику дорожнього руху надається можливість оскаржити дії представників правоохоронних органів у разі порушення останніми чинного законодавства. У свою чергу до зобов'язань учасників дорожнього руху закон відносить: знання і неухильне дотримання вимог національного законодавства з питань БДР; створення безпечних умов для дорожнього руху, включаючи обов'язок не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам; виконання розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух; не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом, у випадках, визначених Законом України «Про екстрену медичну допомогу»; надання необхідної домедичної допомоги та вжиття всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок ДТП [3].

За порушення наведених обов'язків учасники в окремих випадках можуть бути притягнутими до різних видів юридичної відповідальності.

Визначивши основні права та обов'язки учасників дорожнього руху слід більш детально зупинитися на основних правах та обов'язках водія ТЗ. Основні права та обов'язки водія ТЗ закріплено у ст. 16 Закону України «Про дорожній рух». Подібним чином ці права та обов'язки водія дублюються у ПДР України, а також можуть здобувати специфічної деталізації в інших нормативно-правових актах. Як бачимо, наведений перелік є ширшим за права та обов'язки учасника дорожнього руху. Водночас, як вони співвідносяться з іншими категоріями осіб, які можуть керувати ТЗ?

Особи, які не мають права керувати ТЗ (не отримували чи позбавлені такого) звісно не повинні керувати ТЗ і перевозити пасажирів або вантажі на дорогах, вулицях та в інших місцях, де рух транспорту не заборонено у встановленому порядку. Однак, ми переконані, якщо таке по факту відбувається, цей керманіч (у словниках: «той, хто править кермом»), порушує ПДР України, через що у нього виникає обов'язок понести адміністративну відповідальність за однією з части ст. 126 КУпАП, проте така особа не позбавляється інших прав водія, як-то довіряти у встановленому порядку право користування і розпорядження приватним ТЗ іншій особі, яка має відповідне право на керування; знати причину зупинки ТЗ посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом; на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху і т. ін.. До речі, такі особи можуть відступати від вимог III (Права та обов'язки учасників дорожнього руху) Закону України «Про дорожній рух» в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян. Наприклад, в умовах війни та наявності реальної загрози власному життю та здоров'ю чи/та інших людей в наслідок бойових дій, обстрілів, будь-яка особа, яка не має права керування, але має достатньо навичок для безпечного керування може скористатися автівкою за умови, якщо інших осіб з правом керування ТЗ поруч немає. У стані крайньої необхідності з правової позиції такі дії не будуть вважатися протиправними.

Щодо обов'язків водія – формально вони не стосуються особи, яка керує ТЗ, не маючи на це відповідного права. Тож у багатьох випадках через це вони не можуть бути і суб'єктами юридичної відповідальності за невиконання чи неналежне виконання того чи іншого обов'язку. Хоча важко не погодитися з тим, що будь-яка особа, яка керує ТЗ має виконувати зобов'язання водія. Хіба що особа, яка керує ТЗ без права керування не зможе мати при собі та пред'явити поліції легітимного посвідчення водія.

Статус осіб (їх права та обов'язки), які керують приватним легким електротранспортом до сьогодні не має належного правового урегулювання. Однак ці особи також повинні володіти всіма правами, властивими для водіїв ТЗ (як це згадується у ПДР України стосовно велосипедистів), а також виконувати зобов'язання, залежно від виду електротранспорту.

Таким чином, з наведеного можна зробити висновок, що розумним та, умовно кажучи, «ергономічним» кроком на шляху усунення наявних непорозумінь у правовідносинах за участю особи, яка керує механічним ТЗ було б внесення змін до визначення терміну «водій» у ПДР України (за прикладом міжнародного законодавства – «будь-яка особа, яка керує ТЗ, автомобілем і т. ін.»), про що ми згадували в одній з наших спільних публікацій [4, с. 51]. Але і цей шлях не усуває цілковито проблем з правовою визначеністю статусу тих осіб, які керують приватним легким електротранспортом. Тож наступним додатковим заходом стане внесення доповнень до ст. 16 (Основні права та обов'язки водія транспортного засобу) Закону України «Про дорожній рух» в частині того, що: «зазначені у цій статті права та обов'язки водія

стосуються усіх осіб, які керують ТЗ, незалежно від правових підстав та фактичних обставин такого керування».

**Список використаних джерел:**

1. Харь І. О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука*. 2017. № 2. С. 99–124.

2. Печук І. С. Кримінально-правова характеристика суб'єкта злочину в складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Право і суспільство*. 2015. № 1. С. 224–230.

3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 27.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n3> (дата звернення: 19.11.2022).

4. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. № 2(79). С. 48–57. DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2022-79-2-48-57>.

**Мисливий Володимир Андрійович**

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

## **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВІЙСЬКОВОСЛУЖБОВЦІВ ІНОЗЕМНИХ КРАЇН ЗА КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ВЧИНЕНІ В УКРАЇНІ**

Переважна кількість дорожньо-транспортних деліктів в Україні вчиняється її громадянами, але їх суб'єктами також можуть бути й громадяни іноземних держав. Судова статистика показує, що в країні за вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху щорічно засуджується близько 20 громадян інших держав [1]. При цьому у 70% випадків йдеться про кримінальні правопорушення, передбачені ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» і ст. 286-1 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння», передбачених Розділом XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України).

Іншою нормою, близькою до вказаних загальнокримінальних діянь, є ст. 415 «Порушення правил водіння або експлуатації машин» Розділу XX «Кримінальні правопорушення проти встановленого порядку несення військової служби (військові кримінальні правопорушення)» КК України, яка передбачає порушення правил водіння або експлуатації бойової, спеціальної чи транспортної машини. І хоча стосовно цієї норми судова статистика щодо засуджених громадян інших країн останніми роками відсутня, питання щодо її застосування вимагає розгляду як у теоретичному, так і практичному аспектах.

По-перше, відзначена вище ситуація, що характеризується незначною питомою вагою іноземців, які вчиняють вказані небережні кримінальні правопорушення, об'єктивно пов'язана з невеликою часткою іноземних громадян серед населення нашої країни. По-друге, вона обумовлюється особливостями відповідальності громадян іноземних держав, які вчиняють кримінальні правопорушення в Україні. Так, ч. 1 ст. 6 КК України, яка регламентує чинність закону про кримінальну відповідальність щодо кримінального правопорушення, вчиненого на території України, передбачає, що особи, які вчинили кримінальні правопорушення на території України, підлягають кримінальній відповідальності за КК України, а отже, виходячи з цього можна зробити висновок, що вказаний контингент засуджених за вказані діяння підпадає саме під дію даної кримінально-правової норми.

Разом з цим, слід відзначити, що ч. 4 згаданої норми наголошує, що питання про кримінальну відповідальність дипломатичних представників іноземних держав та інших громадян, які за законами України і міжнародними

договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, не є підсудними у кримінальних справах судам України, в разі вчинення ними кримінального правопорушення на території України вирішується дипломатичним шляхом.

З наведеного законодавчого припису вбачається наголос законодавця відносно дипломатичних представників іноземних держав, що є традиційним для кримінального законодавства у сфері міжнародно-правових відносин, пов'язаних з кримінальною юрисдикцією. Водночас, згадуючи в цьому контексті про «інших громадян», законодавець окреслює їх коло, яке визначається відповідними законами України та міжнародними договорами. Слід визнати, що до таких іноземних громадян, поряд з іншими їх категоріями, відносяться військовослужбовці – представники збройних сил іноземних країн, які є партнерами України у сфері військових відносин.

Проголошений Конституцією України курс на незворотність європейського та євроатлантичного вектору України, стратегію на набуття повноправного членства України в Організації Північноатлантичного договору наближають національне законодавство та нормативно-правову базу до міжнародних стандартів і, зокрема, у сфері військового співробітництва, розпочатою за участю України у Рамковому документі «Партнерство заради миру» [2].

Зазначеному процесу сприяє врегулювання Україною з іноземними державами-партнерами питань, пов'язаних з можливими випадками виникнення кримінально-правових деліктів, в тому числі таких, що можуть стосуватися сфери дорожнього руху та використання бойової та спеціальної техніки і транспортних машин. Певним правовим документом у цьому відношенні слугує Угода між сторонами Північноатлантичного договору стосовно статусу їхніх збройних сил, підписана членами цього військово-політичного альянсу 19 червня 1951 року, яка з 26 травня 2000 року застосовується Україною [3]. Так, стаття VII Угоди серед інших положень передбачає, що: «b) органи влади Держави, що приймає, поширюють юрисдикцію на всіх членів збройних сил або цивільного компонента, а також членів їхніх сімей у разі вчинення ними правопорушень на території Держави, що приймає, за які передбачено покарання законодавством цієї Держави». Іншим видом таких міжнародно-правових документів про аналогічні стосунки є меморандуми про домовленість чи співробітництво між Україною та іншими державами на рівні відповідних органів державної влади [4].

На практиці, можливість вчинення військовослужбовцями країн-партнерів України у сфері військового співробітництва кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушеннями правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту або водіння чи експлуатації бойової, спеціальної або транспортної машини, виникає, зокрема, при проведенні практичних занять з військової справи, багатонаціональних навчань (командно-штабне, тактичне із залученням військ, тренування тощо) та інших форм взаємодії [5]. Зазначена нами правова база дозволяє сторонам на підставі досягнутих спільних домовленостей вирішувати питання кримінальної юрисдикції, а саме –

кваліфікації відповідних діянь, притягнення до кримінальної відповідальності, здійснення правосуддя, призначення покарання та його відбування за вчинені військовослужбовцями іноземних країн указані кримінальні правопорушення на території України.

Зовсім іншого правового виміру набувають випадки вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху військовослужбовцями збройних формувань РФ – країни-агресора у війні проти України. У травні цього року, на попередній науковій конференції «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану (м. Кривий Ріг, 27.05.2022 р.), ми вже торкалися питання умисних злочинних посягань щодо учасників дорожнього руху, що вчиняються військовослужбовцями країни-агресора у захоплених регіонах країни, і вважаємо, що за жорстоке поводження з цивільним населенням на окупованій території, порушення законів та звичаїв війни, що передбачені міжнародними договорами, військовослужбовці РФ повинні нести відповідальність за злочини, передбачені ст. 438 Порушення законів та звичаїв війни Розділу XX «Кримінальні правопорушення проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку».

Разом з цим, виникає питання щодо кримінальної відповідальності військовослужбовців країни-агресора при вчиненні дорожньо-транспортних пригод з необережною формою вини, адже такі факти порушень правил безпеки дорожнього руху також вимагають відповідної кримінально-правової оцінки. Розгляд цього питання дає підстави для висновку, що вказані діяння, вчинені на території України, мають кваліфікуватися відповідно до вимог національного законодавства за ст. ст. 286, 286-1 КК України. Наголосимо, що вони можуть бути вчинені при порушенні правил під час керування цивільними транспортними засобами, а також при експлуатації бойових, спеціальних та транспортних машин у сфері дорожнього руху, що потягли суспільно небезпечні наслідки (тілесне ушкодження середньої тяжкості, тяжке тілесне ушкодження, смерть потерпілого). При цьому визнання вказаних транспортних засобів, незалежно від їх спеціальних якостей або призначення предметом цих злочинів, не суперечить їх розумінню як «інших механічних транспортних засобів», визначених у примітці ст. 286 КК України, якщо вони приймають участь у сфері дорожнього руху. Водночас пам'ятаємо, що безпека дорожнього руху є явищем, регламентованим відповідними конвенційними нормами на світовому та європейському рівнях, які вважають механічним транспортним засобом будь-який самохідний моторний дорожній транспортний засіб відповідної потужності, а дотримання норм безпеки його експлуатації неухильним.

Неможливість застосування в таких випадках до військовослужбовців країни-агресора ст. 415 КК України як військового злочину, зокрема обумовлюється тим, що її суб'єктами, згідно з положеннями ч. 2 ст. 401 КК України, вважаються військовослужбовці Збройних Сил України, Служби безпеки України, Державної прикордонної служби України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України. Вочевидь, що інший підхід до вирішення цього питання не лише прямо суперечить вимогам

національного законодавства про кримінальну відповідальність, але й був би позбавлений логіки і здорового глузду, передбачаючи вимогу до ворога при керуванні воєнною технікою дотримуватись законів, статутів, настанов, вказівок та інших військових нормативних актів держави, проти якої він здійснює військову агресію.

Питання, розглянуті нами у тезах, можуть вдаватися фрагментарними, але вони разом з багатьма іншими, що виникають у вітчизняній системі права в умовах воєнного стану, все більш переконують, що для їх належного дослідження та розв'язання в Україні має бути запроваджена самостійна галузь юриспруденції – «військове право».

#### **Список використаних джерел:**

1. Судова влада України. Офіційний веб-сайт. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka).

2. Партнерство заради миру Рамковий документ. *Офіційний вісник України*. 2006. № 48. ст. 3232.

3. Угода між сторонами Північноатлантичного договору стосовно статусу їхніх збройних сил». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/mu51012?an=2>.

4. Меморандум про домовленість між Міністерством оборони України та Міністерством оборони Словацької Республіки щодо надання підтримки Міністерством оборони України для офіцера зв'язку Збройних Сил Словацької Республіки в Багатонаціональній координаційній групі при Багатонаціональному об'єднаному координаційному комітеті з питань військового співробітництва та оборонного реформування. URL : <https://ips.ligazakon.net/document/MU22008?an=2>.

5. Інструкція з організації та здійснення міжнародного співробітництва в системі Міністерства оборони України : Наказ Міністерства оборони України від 23.07.2021 р. № 218.

## **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*

### **НЕДОЛІКИ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Аналіз дорожньо-транспортних подій показує, що в більшості випадків їх причиною стають порушення водієм вимог Правил дорожнього руху (далі – ПДР).

Однак існують інші фактори, що можуть спричинити ДТП, одними з таких є недоліки у нормативних документах і в організації дорожнього руху, які є суперечливими та мають неоднозначне тлумачення і розуміння з боку учасників дорожнього руху. Ці недоліки створюють передумови для помилкових дій водіїв транспортних засобів в дорожніх ситуаціях, та ускладнюють проведення оцінки таких дій учасників дорожнього руху.

Положення ПДР, що стосуються регулювання дорожнього руху, викладені у поточній редакції таким чином, що створюють передумови для їх різного тлумачення водіями транспортних засобів та прийняття ними помилкових і небезпечних дій, що в свою чергу, може стати причиною ДТП в конкретній дорожній ситуації.

Зокрема, у п. 8.1 ПДР [1] вказано, що регулювання дорожнього руху здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками. У п. 8.3 (зі змінами № 111 від 11.02.2013) ПДР [1] зазначено, що сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків і є обов'язковими для виконання. Сигнали світлофорів, крім жовтого миготливого, мають перевагу перед дорожніми знаками пріоритету (зображення 1, 2). Водії та пішоходи повинні виконувати додаткові вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки.



*Рисунок 1. Перевага сигналів регулювальника над заборонними дорожніми знаками*





Рисунок 2. Перевага сигналів регулювальника над наказовими дорожніми знаками

Отже, за даною трактовкою п. 8.3 ПДР частини 1 та 3 цього пункту є взаємно некоректними, оскільки за вимогами частини 1 пункту 8.3 слідує, що сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами всіх дорожніх знаків і є обов'язковими для виконання, тобто сигнал регулювальника одразу відмінює вимоги всіх дорожніх знаків, а отже для руху водіїв у забороненому, відповідними дорожніми знаками, напрямку додаткові сигнали регулювальника вже не потрібні. При цьому вимоги п. 8.3 ПДР стосовно того, що сигнали регулювальника мають перевагу перед всіма дорожніми знаками, можуть загрожувати безпеці дорожнього руху та створити небезпечну дорожню ситуацію, адже встановлений на перехресті заборонний знак 3.21 «В'їзд заборонено» [1] зазначає, що: «забороняється в'їзд усіх транспортних засобів з метою:

- запобігання зустрічному руху транспортних засобів на ділянках доріг з одностороннім рухом;
- запобігання виїзду транспортних засобів назустріч загальному потоку на дорогах, позначених знаком 5.8;
- організації відокремленого в'їзду і виїзду на майданчиках, що використовуються для стоянки транспортних засобів, майданчиках відпочинку, автозаправних станцій тощо;
- запобігання в'їзду на окрему смугу руху, при цьому знак 3.21 повинен застосовуватись разом з табличкою 7.9. (№ 111 від 11.02.2013);
- запобігання в'їзду на дороги, що безпосередньо простягаються у межах прикордонної смуги до державного кордону і не забезпечують пересування до встановлених пунктів пропуску через державний кордон... (№ 161 від 22.03.2017)».

Отже, при умові подання на перехресті регулювальником сигналу, що дозволяє рух у напрямку встановленого заборонного знаку, водій може розцінювати, що йому дозволено рух та не виконувати вимогу заборонного дорожнього знаку, з вірогідністю виїхати на дорогу з одностороннім рухом у протилежному напрямку.

Далі необхідно зазначити, що в п. 16.1. ПДР [1] вказано, що перехрестя, де черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника, вважається регульованим. На такому перехресті знаки пріоритету не діють. У разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору та відсутності регулювальника перехрестя вважається нерегульованим і водії повинні керуватись правилами проїзду нерегульованих перехресть та установленими на перехресті відповідними дорожніми знаками (зі змінами № 860 від 15.11.2017).

Отже з трактовки п. 16.1 ПДР слідує, що при умові роботи на перехресті регулювальника чи світлофора, на такому перехресті не діють лише знаки пріоритету, що суперечить вимогам п. 8.3 ПДР.

Дані невідповідності та суперечності у вимогах ПДР можуть призвести до помилкових дій водіїв при проїзді регульованих перехресть за сигналами регулювальника.

Для усунення суперечності у вимогах ПДР стосовно регулювання дорожнього руху, уникнення непорозумінь, спричинених різними трактуваннями та запобігання виникнення можливих небезпечних ситуацій на дорогах, пропонується викласти п. 8.3 Правил дорожнього руху у такій редакції: *«Сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків пріоритету і є обов'язковими для виконання».*

*Сигнали світлофорів, крім жовтого миготливого, мають перевагу перед дорожніми знаками пріоритету.*

*Водії та пішоходи повинні виконувати додаткові вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки».*

#### **Список використаних джерел:**

1. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

2. Моноліт. Drive. Road. Safety. Інтернет-ресурс. URL: <https://xn--h1afceeb4a.xn--j1amh/>.

**Нестерцова-Собакарь Олександра Володимирівна**

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

## **ЗНАЧЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ У ПРОТИДІ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ**

Дитячий дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є проблемою не тільки окремо взятої родини, а й суспільства і держави в цілому. Діти є найбільш уразливими учасниками дорожнього руху. Проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму – всеосяжна, що має багато граней і рівнів. На неї не можна дивитися в одній площині і приймати рішення, орієнтовані тільки на підвищення правосвідомості членів суспільства і збільшення санкцій за порушення Правил дорожнього руху. Прийняття рішень має бути комплексним, заснованим на поглибленому науковому аналізі, що дозволяє відобразити сучасні соціальні, економічні, морально-психологічні, національні умови, що впливають на зростання дитячого дорожньо-транспортного травматизму [1, с. 45].

Поведінка юних учасників дорожнього руху також є причиною багатьох пригод. Типовими порушеннями з їхнього боку є: перехід проїжджої частини у невстановленому місці або на заборонений сигнал світлофора перед транспортом; вихід на дорогу з-за стоячого транспортного засобу або споруди; гра на проїжджій частині або в безпосередній близькості від неї; порушення Правил дорожнього руху при управлінні велосипедами, скутерами, мопедами та мотоциклами.

Причини дорожньо-транспортних пригод фахівці пов'язують також із особливостями розвитку дітей, до яких належать: слабо скоординована орієнтація в просторі; нестійкість нервової системи, неадекватна реакція на зовнішні різкі подразники; нездатність адекватно оцінювати обстановку, переоцінка своїх можливостей в реальній ситуації; швидке утворення і зникнення умовних рефлексів, переважання процесів збудження над процесами гальмування; недостатність знань про джерела небезпеки, переважання потреби в русі над обережністю; прагнення наслідувати дорослим.

За таких умов надзвичайно важливим заходом протидії дорожньо-транспортному травматизму є адміністративно-правова профілактика. За підрахунками міжнародних експертів, кожний долар, інвестований в профілактику ДТП, дозволяє заощадити близько 20 доларів витрат, пов'язаних із усуненням пошкоджень дорожньої інфраструктури, ремонтом транспортних засобів, лікуванням постраждалих, наданням соціальних послуг інвалідам, зниженням продуктивності праці, роботою аварійних служб [2, с. 159-160].

Значущість застосування адміністративно-профілактичних засобів, як слушно наголошує С. І. Будник, у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху зумовлюється запобіжним характером таких заходів, відсутністю достатнього переліку необхідних правових засобів, яких постійно не вистачає у

протидії дорожній аварійності, наявністю динамічних процесів, що відбуваються в економіці та соціальній сфері держави, банкрутством суб'єктів господарювання та частою зміною форм їх господарської діяльності, нестабільністю у сфері зайнятості, зростанням урбанізації та міграції населення, що не сприяє ліквідації таких соціальних явищ, як бідність і безробіття, жебрацтво та дитяча бездоглядність, і негативно впливає на зниження рівня злочинності та правопорушень, їх структуру, призводить до виникнення нових форм та способів протиправної діяльності на транспорті [3, с. 41].

Під профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму розуміють цілеспрямовану діяльність уповноважених суб'єктів публічного адміністрування (у тому числі правоохоронних органів та громадськості), спрямовану на своєчасне виявлення, попередження та усунення причин та умов, що сприяють дорожньо-транспортним пригодам, в яких гинуть або отримують травми діти і підлітки.

В будь-якому навчальному закладі профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму є проблемою, що вимагає здійснення багатоаспектної і всебічної педагогічної діяльності. У ній актуалізуються питання вибору форм роботи з дітьми; з батьківською громадськістю; з громадськими організаціями та підприємствами, що працюють в сфері дорожнього руху; із співробітниками поліції, а також з іншими зацікавленими організаціями та відомствами, у тому числі й інституціями громадянського суспільства.

Основна мета профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму полягає у збереженні життя і здоров'я підростаючого покоління, створенні умов для навчання дітей правилам дорожнього руху, що в свою чергу сприятиме зниженню рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Основними напрямками діяльності таких закладів повинні бути: забезпечення безперервності педагогічного процесу, починаючи з дошкільного закладу, де формуються, розвиваються, прищеплюються дітям навички безпечної поведінки на вулично-шляховій мережі; навчання і виховання учнів загальноосвітніх установ основам безпечного дорожнього руху і продовження цього процесу в різного роду установах додаткової освіти; вдосконалення форм і методів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Отже, причин та умов, що сприяють виникненню ДТП за участю дітей, досить багато. В одних випадках винними в ДТП є водії, дорослі, які не тримали дітей за руку або самі порушували правила дорожнього руху. В інших випадках – винними в ДТП є самі діти, порушники ПДР. Водночас є багато гарних прикладів зарубіжної практики профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Пропагандою безпеки дорожнього руху в зарубіжних країнах займаються підрозділи дорожньої поліції, міністерство транспорту, міністерство освіти, громадські організації щодо попередження та профілактики БДР, добровольці. Масштабні і дорогі заходи, пов'язані, наприклад, з високим рівнем пасивної безпеки сучасних автомобілів або пропагандою дитячих утримуючих пристроїв, проводять економічно зацікавлені концерни і фірми з виробництва

цих пристроїв, що також стимулює пропаганду БДР. Для узгодження роботи всіх задіяних органів і установ країни ЄС (Великобританія, Нідерланди, Люксембург, Польща та ін.).

Отже, основи адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму повинні будуватися на таких концептуальних положеннях, як:

– забезпечення високої якості знань ПДР як основи дорожньої безпеки дітей, що може бути досягнуто тільки шляхом систематичності і безперервності;

– безперервність опрацювання питань дорожньої безпеки, їх обов'язкове повторення на всіх щаблях шкільної освіти та забезпечення організації за допомогою технології спіралеподібного розгортання (концентричної системи навчання);

– ступеневий підхід у формуванні знань, вмінь та навичок дорожньої освіти дітей з врахуванням вікових особливостей та спрямованістю на розуміння важливості їх правильної поведінки на проїжджій частині; почуття відповідальності при вирішенні проблем, пов'язаних із забезпеченням транспортної безпеки; усвідомлення проблем і небезпек, що можуть бути пов'язані з проїзною частиною та автомобілями.

#### **Список використаних джерел:**

1. Акулов В. И., Мелехин А. С. Административные формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. *Административное и муниципальное право*. 2010. № 12. С. 45-49.

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

3. Будник С. І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Будник Сергій Іванович. К., 2013. 225 с.

## **Носенко Олександр Миколайович**

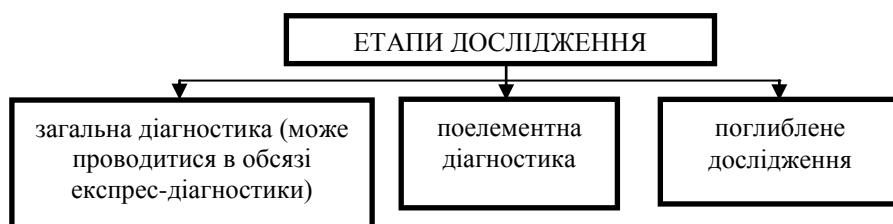
*завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Луганського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України*

### **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

При проведенні дослідження технічного стану транспортних засобів, об'єктами експертного дослідження є системи, які відповідають за безпеку керування автомобіля, а саме:

- гальмівна система;
- система рульового керування;
- трансмісія та ходова частина;
- система зовнішніх світлових приладів.

На теперішній час методи експертного дослідження у вищевказаних системах транспортного засобу в більшості випадків проводиться в три етапи (див. блок схему 1) [1].



*Блок схема 1. Етапи дослідження технічного стану транспортних засобів*

Велике значення в пошуку несправностей має метод візуального огляду, який використовується на всіх етапах дослідження технічного стану систем і елементів транспортних засобів. Візуальний огляд дозволяє виявити такі несправності, як:

- підтікання рідин і мастила;
- деформації і руйнування деталей;
- ослаблення кріплення і порушення способів фіксації деталей, вузлів і агрегатів;
- характер і відносну величину зносів робочих поверхонь деяких деталей і т.п.

Тобто дає можливість конкретизувати певною мірою характер і місце виникнення несправностей.

Випробування на місці і ходові випробування дозволяють виявити відмовні системи транспортного засобу і тим самим виділити систему (системи), де необхідно шукати несправність.

Перевірка на спеціальних та універсальних стендах і пристосуваннях систем, що виконують певні функції щодо зміни або перетворення вхідного параметра, дозволяє виділити відмовний елемент системи. Вимірювання регульовального параметра такого елемента уточнить місце і характер несправності. І, нарешті, перевірки і вимірювання при виконанні поглиблених досліджень дасть можливість досліджувати найпростіші елементи (сполучення, деталі) систем, виявити конкретні несправності, причину їх виникнення і час виникнення.

При проведенні дослідження технічного стану транспортного засобу з подальшим наданням певних висновків, деякі поставлені на вирішення експерта питання розкриваються не в повному обсязі та мають дуже стислу відповідь. Останнє пов'язано з тим, що у більшості експертів відсутні сучасні прилади за допомогою яких можна провести більш якісне дослідження транспортного засобу для надання обґрунтованого висновку.

Розглянемо такий випадок, на прикладі робочої гальмівної системи:

Якщо, провести ходові випробування не має можливості, внаслідок аварійних пошкоджень автомобіля або через відсутність чистої, сухої, цементно або асфальтобетонного покриття, наприклад взимку або через інші вагомні причини, то допускається перевірка ефективності спрацьовування гальмівних механізмів коліс методом провертання під впливом крутного моменту, тобто при натиснутій педалі гальма, маточина колеса повинна не провертатись під впливом крутного моменту [2]. Так при цій перевірці експерт неодноразово стикається зі збільшеним зусиллям на педалі гальма при відсутності жорсткого упору її в кінці робочого ходу, так звана «м'яка педаль», або навпаки відсутній робочий хід педалі гальма, так звана «жорстка педаль», що призводить до погіршеної ефективності гальм.

При візуальному огляді експерт також звертає увагу на рівень гальмівної рідини в бачку головного гальмівного циліндра, а також колір гальмівної рідини, однорідність, її осад, якщо такий мається. Однак неможливо точно визначити якість гальмівної рідини, покладаючись лише на візуальні характеристики. Необхідно перевірити її за допомогою тестера.

Основна функція гальмівної рідини – передавати зусилля від педалі гальма далі по гідравлічним контурам гальмового приводу. Під тиском, створюваним в головному гальмівному циліндрі, вона рухається по трубках до кожного колеса автомобіля і впливає на поршні супортів або колісних циліндрів, які призводять в дію гальмівні колодки, притискаючи їхніх до гальмівних дисків – і машина знижує швидкість або зупиняється. Крім того, гальмівна рідина виступає ще і як мастило для деталей гальмівного механізму, забезпечуючи їм антикорозійний захист і зменшуючи тертя. До гальмівних рідин пред'являються високі вимоги: вони повинні мати постійну в'язкість і температуру кипіння, яка відповідає стандартам безпеки. Проте, властивості гальмівної рідини неминуче погіршуються в процесі експлуатації.

Гальмівні рідини дуже гігроскопічні, або, іншими словами, вони вбирають вологу. Гігроскопічність гальмівної рідини виправдана, так як вона забезпечує відсутність крапель води в гальмівній системі. Вода може стати

причиною корозії і заморозки при низьких температурах, а це, в свою чергу, призводить до відмови гальм. Однак чим більше води розчиняється в гальмівній рідині, тим нижче її температура кипіння, і більше в'язкість при низьких температурах. Наприклад, 3% води приведуть до зниження температури кипіння гальмівної рідини з 230°C до 165°C.

При виділенні надлишкового тепла в процесі гальмування гальмівна рідина може нагріватися понад допустимої норми. Волога, накопичена в ній, закипає і виникають парові пробки. Пар, на відміну від гальмівної рідини, легко стискається, що може привести до «провалювання» педалі гальма і, як наслідок, до неефективного гальмування або повної відмови гальм.

Перевищення норми вмісту води також знижує здатність рідини запобігати корозії металів, що може привести до дорогого ремонту гальмівної системи.

Присадки втрачають свої властивості з плином часу. Все це впливає на зміну складу рідини в ході експлуатації. Падіння рівня рідини в більшості випадків пов'язано з зносом фрикційних матеріалів гальмівної системи.

Відмова гальмівної системи може статися в результаті утворення парової пробки при надмірному нагріванні гальмівної рідини з високим вмістом вологи. Як тільки кипляча гальмівна рідина знову охолоджується, конденсується назад у рідину і гальмівні характеристики відновлюються. Це називають «невидимою» несправністю гальм – спочатку вони не працюють, а потім знову починають працювати. Це є причиною багатьох незрозумілих аварій. Сіль, бруд, волога і зимові морози – все це робить негативний вплив на елементи гальмівної системи. Літо теж вносить свою частку екстремальних умов у вигляді спеки і підвищених навантажень на гальмівну систему внаслідок збільшених швидкостей руху. Тільки правильно функціонуюча система може впоратися з такими умовами. Щоб переконатися в тому, що гальмівна система абсолютно надійна, необхідно перевірити всі дроти, електричні і гідравлічні компоненти, а також гальмівну рідину – і, при необхідності, замінити їх.

Гальмівна рідина – це зношувальний компонент. Її рівень і характеристики необхідно обов'язково перевіряти не рідше одного разу на рік, і в разі необхідності, проводити заміну. Несвоєчасна заміна гальмівної рідини може привести до проблем при гальмуванні. (Узято з сайту <https://www.avtomir.ua/details/autoservice/zachem-i-kogda-menyat-tormoznuyu-zhidkost-v-avtomobile/>).

Періодичність заміни гальмівної рідини вказується в інструкції по експлуатації автомобіля або мотоцикла і зазвичай становить від 1 до 3 років, в залежності від її типу. Однак об'єктивно оцінити властивості гальмівної рідини допоможе вимір температури кипіння і процентний вміст води. Зробити це можна тільки за допомогою спеціального тестера. Одним з яких наприклад є прилад BOSCH BFT 100, зображений на рисунку 1.





Рисунок 1. Тестер BOSCH BFT 100

Прилад встановлюється на розширювальний бачок гідравлічної гальмівної системи і підключається до акумуляторної батареї автомобіля. Прилад працює за методикою визначення точки кипіння, це точний метод перевірки гальмівної рідини. Виміряна температура кипіння порівнюється з мінімальними допустимими значеннями для стандартів DOT3, DOT4, DOT5.1, (значення за стандартами DOT3, DOT4, DOT5.1 збережені в тестері), та на підставі чого приймається рішення про необхідність заміни рідини. (Узято з сайту <http://ua.bastion.com.ua/pages/sto>).

Також є більш новий та сучасний прилад EDIAG BF200, зображений на рисунку 2.



Рисунок 2. Тестер EDIAG BF200

EDIAG BF200 – автономний, зручний і компактний тестер гальмової рідини. Дозволяє визначити якість гальмівної рідини в гідравлічній системі транспортного засобу. BF200 підтримує гальмівні рідини DOT3, DOT4, DOT5 і DOT5.1.

Тестер вигідно відрізняється від інших аналогічних виробів, наявністю довгого нікельованого металевого зонда-щупа зі світлодіодним підсвічуванням,

що дозволяє отримати безпроблемний доступ навіть у важкодоступному місці розширювального бачка для аналізу якості гальмівної рідини. Результати тесту відображаються на великому РК дисплеї з великими кутами огляду і відключається підсвічуванням. У порівнянні з BF100 він додатково має звукову сигналізацію критичних показників, вдосконалену схему аналізу, шкала на дисплеї дозволяє проводити аналіз з більшою точністю. (Узято з сайту [https://avtodiagnost.rv.ua/shop/15513/desc/ediag\\_bf200](https://avtodiagnost.rv.ua/shop/15513/desc/ediag_bf200)).

На основі вище викладеного, слід зробити висновок, що для повного та всебічного проведення судової експертизи технічного стану транспортних засобів, при тенденції розвитку та постійного вдосконалення систем транспортних засобів, що відповідають за безпеку руху, необхідно впроваджувати та освоювати спеціальні, більш досконалі прилади, які дадуть змогу перевіряти технічний стан, а саме робочу гальмівну систему транспортних засобів обладнаних новітніми електронними системами.

Тому вважаю, що для всебічного вирішення питань, щодо перевірки технічного стану транспортних засобів доцільно використовувати вказані в статі прилади та їх аналоги.

#### **Список використаних джерел:**

1. Жилинский Г. В. Основы судебно-экспертного исследования технического состояния транспортных средств (Судебная автотехническая экспертиза. Часть III. Выпуск 1) НИИСЭ, 1987.
2. Шевцов С. О. Возможности использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных пригод / Авт.-уклад. Х. : СПД-ФО Чальцев О. В., 2005. 308 с. : іл. – ISBN 966-8765-05-2.

**Пастух Ігор Дмитрович**

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

## **НАПРЯМИ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ ПІД ЧАС ВІЙНИ В УКРАЇНІ**

Із введенням в Україні воєнного стану активізувались законодавчі ініціативи стосовно посилення адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу. Обґрунтування доцільності їх прийняття законотворці пов'язують із загостренням сприйняття справедливості щодо покарань за правопорушення, які можуть призвести до тяжких наслідків, та необхідністю покращення матеріально-технічного забезпечення державних органів та військових формувань, що беруть безпосередню участь у військових діях, забезпечують обороноздатність нашої держави. Метою цих ініціатив є, по-перше, посилення відповідальності за керування транспортним засобом особою в стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану шляхом передбачення у санкції статті такого стягнення як конфіскація транспортного засобу, і, по-друге, – передача конфіскованого транспорту на потреби військових, правоохоронних та інших органів.

На сьогоднішній день у Верховній Раді України зареєстровано три альтернативних законопроекти з досліджуваного питання: № 7382 від 17.05.2022 (Проект Закону України № 7382, 2022 [1]), № 7382-1 від 23.05.2022 (Проект Закону України № 7382-1, 2022 [2]), № 7382-2 від 01.06.2022 (Проект Закону України № 7382-2, 2022 [3]). Їх зміст збігається в частині напрямів посилення відповідальності, які полягають у запровадження додаткового стягнення – конфіскації транспортних засобів у порушників та їх передачі на потреби забезпечення обороноздатності держави. Причому кожен наступний проект намагається удосконалити попередній, врахувавши висловлені щодо них зауваження.

Проектом Закону № 7382 його автори намагалися вирішити окреслену ними проблему однією нормою, без застосування системного підходу. Зокрема, пропонується застосовувати конфіскацію транспортного засобу додатково до вже встановлених стягнень санкцій частин ст. 130. По-перше, якщо просто подивитись на зміст санкцій цієї статті, то можна побачити, що частина 3 вже передбачає стягнення у вигляді конфіскації транспортного засобу, і у випадку кваліфікації дій порушника саме за цією частиною постане питання кваліфікації та виконання подвійного стягнення. По-друге, санкції усіх частин ст. 130 вже передбачають обов'язкове застосування до осіб-порушників основного та додаткового стягнень. Водночас деякі санкції ст. 130 вже порушують ці правила, оскільки передбачають застосування до водіїв-порушників одночасно трьох видів адміністративних стягнень – штраф або адміністративний арешт з позбавленням права керування транспортними засобами та з конфіскацією або

оплатним вилученням транспортного засобу (ч. 2, 3). Розглядуваним Проектом також пропонується встановити ще одне додаткове адміністративне стягнення до існуючих, що ще більше поглибить порушення приписів ч. 2 ст. 23 КУпАП.

Не зрозумілим також є механізм конфіскації та вирішення долі безоплатно вилученого транспортного засобу

Проект Закону № 7382-1 за своїм змістом є майже тотожним до попереднього. Відмінностями між ними є: 1) обмеження сфери застосування конфіскації в умовах воєнного стану лише щодо правопорушень, пов'язаних із керуванням у стані сп'яніння транспортними засобами (ч. 1-4 ст. 130); 2) конкретизація того, що така конфіскація може бути застосована до транспортного засобу, який є у приватній власності порушника; 3) спрощення, але не сприяння кращому розумінню, вирішення долі конфіскованого транспорту – для подальшої передачі його на потреби підрозділів Збройних сил України, Міністерства внутрішніх справ України або Державної служби України з надзвичайних ситуацій. Нажаль, незважаючи на такі нормативні корегування, запитання, що виникли щодо першого законопроекту, залишилися без відповідей.

Порівняно із попередніми Проект Закону № 7382-2 демонструє більш комплексний підхід до вирішення розглядуваного питання. У ньому, по-перше, цілком слушно запропоновано вирішення проблеми призначення декількох адміністративних стягнень за одне правопорушення («до основного стягнення може бути приєднане одне чи декілька додаткових стягнень у випадках та в порядку, передбачених цим Кодексом»). По-друге, конкретизується зміст адміністративного стягнення «конфіскація транспортного засобу. По-третє, розширюється коло суб'єктів, на чий потреби передаються конфісковані транспортні засоби у період дії воєнного стану: ЗСУ, МВС, Національна поліція України, Державна прикордонна служба України, ДСНС, інші утворені відповідно до законів України військові формування. При цьому санкцію пропонується посилити позбавленням права керування транспортними засобами одразу на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу, паралельно з цим посилюється новими стягненнями (оплатним вилученням транспортного засобу) ч. 1 ст. 130. По-п'яте, вперше пропонується тимчасово затримувати транспортний засіб до вирішення справи про адміністративне правопорушення, якщо особа, вчинила правопорушення, передбачене ст. 130 КУпАП (пропозиції до ст. 265-2 Кодексу).

Стосовно зазначених законопроектів слід висловити наступні зауваження та пропозиції:

а) до матеріальних норм КУпАП:

1) щодо кола суб'єктів, на чий потреби передаються конфісковані транспортні засоби у період дії воєнного стану. В цілому підтримуючі таку ідею, слід визнати дещо дивним наявність у цьому переліку серед військових та правоохоронних органів МВС, яке є невоєнізованим формуванням і безпосередню участь у військових діях не бере. Крім цього, жоден із Проектів не містить норми щодо передачі таких транспортних засобів Міністерству оборони і цілком справедливо, оскільки його повноваження так само політичні

та подібні іншим міністерствам. Така позиція щодо МВС мабуть пов'язана з історичною традицією, коли до його складу входили міліція та внутрішні війська. Тому зазначений перелік слід відкоригувати, віддавши місце міністерства НГУ, яка бере участь відповідно до закону у взаємодії зі ЗСУ у відсічі збройній агресії проти України;

2) щодо уточнення «позбавленням права керування транспортними засобами призначається судом та застосовується до осіб, які володіють таким правом на законній підставі». Пропозиція доповнити ст. 30 нормою такого змісту суперечитиме положенням ч. 3 цієї ж статті і унеможливить її застосування. У ній зазначено, що якщо особою, вже позбавленою права керування транспортним засобом, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування транспортним засобом, то нове стягнення приєднується до невідбутої частини за покарання за перше. Водночас, цілком зрозуміло, що якщо особу вже було позбавлено права керування, то вона є такою, яка вже їм не володіє на законній підставі. А значить ідентичне стягнення за вчинення правопорушення призначене вдруге до відбуття призначеного стягнення за перше буде неможливим, оскільки особа вже позбавлена такого права. Тому цю пропозицію Проекту доцільно виключити.

3) щодо встановлення санкції – позбавлення права керування ТЗ на десять років та їх конфіскацією. По-перше, така пропозиція суперечить положенням ч. 2 ст. 130 КУпАП, де зазначено, що позбавлення наданого даному громадянину права керування транспортними засобами застосовується на строк до десяти років лише за систематичне порушення порядку користування цим правом. По-друге, накладення таких стягнень як штраф у розмірі трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк десять років та з конфіскацією транспортного засобу наближає його до кримінального покарання. Водночас, адміністративні стягнення мають бути узгоджені з останніми і не можуть їх перевищувати.

б) до процесуальних норм КУпАП:

1) Слід зауважити, що сформульовані у проектах норми щодо конфіскації транспортних засобів в умовах воєнного стану майже не пропонують норм процесуального забезпечення її реалізації. Проектом передбачено тимчасове затримання транспортного засобу до розгляду справи за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 130 КУпАП. Проте підстави такого затримання не виділяються в окрему категорію і залишаються загальними для всіх інших проступків. Тобто зупинка транспортного засобу без порушення цього правила (дозволяється виключно у випадку, якщо розміщення затриманого ТЗ суттєво перешкоджає дорожньому руху тощо) унеможлиблює його затримання. Одразу слід зауважити, що конфісковано може бути лише транспортний засіб, який належить порушнику на праві власності, в інших випадках конфіскація неможлива. Навіть врахувавши пропозицію до ст. 265-2 КУпАП, що транспортний засіб може бути затриманий на строк розгляду справи (а відповідно до ст. 38 КУпАП – протягом одного року з дня його

вчинення), то до рішення суду (а воно може бути і на користь водія) затримувати транспортний засіб буде порушенням права на власність.

В доповнення до викладених зауважень та пропозицій, вважаю, що подібні законопроекти мають містити зміни та доповнення законодавства, пов'язані із такими напрямками: а) тимчасовим затриманням із заборобою відчуження такого транспортного засобу до розгляду справи суддею; б) скороченим (до 1 місяця) строком накладення такого стягнення.

### **Список використаних джерел:**

1. Проект Закону про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу № 7382 від 17.05.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39627> (дата звернення: 26.10.2022).

2. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану № 7382-1 від 23.05.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39661> (дата звернення: 26.10.2022).

3. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про виконавче провадження» щодо посилення адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану № 7382-2 від 01.06.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39732> (дата звернення: 26.10.2022).

## **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*

### **ЩОДО СУДОВОГО РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В РЕАЛІЯХ ВОЄННОГО СТАНУ: НАГАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ**

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12.05.2015 року № 389-VIII воєнний стан – це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [1]. Разом з тим, стаття 22 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» від 21.10.1993 року № 3543-XII визначає, що особа може бути призвана на військову службу або залучена до виконання обов'язків за посадами, передбаченими штатами воєнного часу [2]. Все це, у свою чергу, може ускладнити або взагалі унеможливити процес накладення адміністративного стягнення, строки якого визначені у статті 38 Кодексу України про адміністративні правопорушення (якщо справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу чи інших законів підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладено не пізніше як через три місяці з дня вчинення правопорушення) [3] відносно певної особи за обставин, які не залежать ані від органу, що накладає стягнення, ані особи, відносно якої накладається стягнення, оскільки в країні діє правовий режим воєнного стану. У зв'язку з цим, вважаємо за необхідне здійснити призупинення строків накладення адміністративного стягнення відносно правопорушника на час дії воєнного стану та поновлення цих строків наступного дня після скасування дії такого стану.

Також у зв'язку із введенням воєнного стану та мобілізації військовозобов'язаних можуть виникати проблеми щодо особистого вручення повістки особі, яка притягається до адміністративної відповідальності у строк не пізніше як за три доби до дня розгляду справи у суді (ст. 277-2 КУпАП) [3]. Тому, законодавчо доречно передбачити можливість вручення повістки про виклик до суду через пошту, електронну пошту чи факсимільним зв'язком, а також можливість здійснення виклику по телефону або телеграмою у строки, передбачені ст. 277-2 КУпАП (не пізніше як за три доби до дня розгляду справи) [3]. Також, окрім особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомлятися про розгляд справи у суді мають також і інші учасники

провадження у справі про адміністративне правопорушення, адже відповідно до ст. 129 Конституції України основним із завдань судочинства є рівність всіх учасників судового процесу перед законом і судом [4]. Крім того, ст. 278 КУпАП визначає, що орган (посадова особа) при підготовці до розгляду справи про адміністративне правопорушення вирішує питання щодо сповіщення осіб, які беруть участь у розгляді справи про час і місце її розгляду [3]. Тому, законодавчо закріпленим має бути обов'язок сповіщення не тільки особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, але й інших учасників провадження у справі про адміністративне правопорушення. Вирішити питання сповіщення осіб про розгляд справи в рамках чинного законодавства України можна шляхом повістки про виклик. Повістка має містити: найменування та адреса органу, що здійснює розгляд справи; прізвище, ім'я та по батькові особи, відносно якої здійснюється виклик; дата, час і місце розгляду справи; назва і номер адміністративної справи; в якому процесуальному статусі викликається ця особа (як особа, що притягається до адміністративної відповідальності, потерпілий, законний представник особи, яка притягається до адміністративної відповідальності чи потерпілого, захисник, свідок, експерт, перекладач); обов'язок адресата повідомити про наявність поважних причин неможливості прибути на розгляд справи; роз'яснення наслідків неприбуття до суду; обов'язок особи, яка одержала повістку про виклик у зв'язку з відсутністю адресата, за першої можливості вручити її адресату.

Також, у зв'язку із введенням воєнного стану, доцільно внести зміни у ст. 303 КУпАП, яка визначає строки давності виконання постанов про накладання адміністративних стягнень. Так, на сьогодні, не підлягає виконанню постанова про накладання адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з дня винесення [3]. Так, під час дії правового режиму воєнного стану в Україні доцільно перебіг строку давності, визначеного ст. 303 КУпАП, призупинити до наступного дня від дня припинення або скасування воєнного стану в установленому законодавством порядку.

Усі запропоновані нововведення мають бути закріплені на законодавчому рівні, а саме Кодексі України про адміністративні правопорушення.

### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Дата оновлення: 29.09.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 24.10.2022).

2. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21.10.1993 р. № 3543-XII. Дата оновлення: 02.09.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text> (дата звернення: 24.10.2022).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 26.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 24.10.2022).

4. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 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: 24.10.2022).



## **Приходько Вадим Іванович**

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

### **ДОРОЖНІЙ РУХ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах України стосується кожного, оскільки всі ми є учасниками дорожнього руху, хтось водій, хтось пасажир, хтось пішохід. Порушення правил дорожнього руху часто-густо супроводжується дорожньо-транспортними пригодами, наслідки яких бувають інколи дуже тяжкими. Ситуація погіршилася з початком широкомасштабного військового вторгнення росії в Україну та ведення активних бойових дій по всій території країни.

З першого дня широкомасштабного вторгнення росії та до сьогодні стан дорожнього руху в нашій державі зазнав значних змін. На сьогодні 24 тис. км доріг зруйновано, із них 9 тис. км доріг – дороги державного значення. Також зруйновано понад 300 штучних споруд, з яких 125 – на дорогах державного значення [1]. Найбільших руйнувань зазнала дорожня інфраструктура, що розміщена на сході, півдні та частині півночі нашої країни.

Ситуація з дорожнім рухом починаючи з 24 лютого цього року змінювалася принаймні кілька разів. Так, практично з перших днів введення воєнного стану вулицями міста перестав курсувати громадський транспорт. Натомість, з'явилося чимало воєнної техніки, для пересування якої навряд чи пристосовані вулиці міста. Значно скоротилася й кількість пішоходів. У місті були відключені система автоматичного регулювання дорожнього руху, зокрема камери відеоспостереження для контролю за швидкістю, та зовнішнє освітлення у темний час доби. Патрульна поліція перестала виїжджати для документування дорожньо-транспортних пригод, що сталися без потерпілих, оскільки у правоохоронців з'явилися більш нагальні справи – забезпечувати правопорядок на вулицях міста. Тому водіям, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди без потерпілих, пропонувалося самотійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам [2].

Адміністративно-правові засоби у своїй сукупності є одним із найбільш ефективних структурних елементів охоронної діяльності органів держави, спрямованої на формування та розвиток суспільних відносин у сфері дорожнього руху на міцній нормативній основі та набирають, неабиякої актуальності в умовах воєнного стану.

Суспільні відносини в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із найважливіших об'єктів адміністративно-правової охорони. Саме за допомогою закріплення та практичної реалізації різноманітних адміністративно-правових засобів створюються умови для підвищення

ефективності діяльності, спрямованої на забезпечення дорожнього руху в умовах воєнного стану.

Слід зазначити, що в умовах сьогодення, заходи щодо здійснення контролю за безпекою дорожнього руху у воєнний час здійснюються як на блокпостах, так і поза їх межами.

На період воєнного стану в Україні на дорогах встановлюються блокпости з метою виявлення диверсантів та ворожих груп, що намагаються прорватися в тил тощо.

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 року № 1455 «Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан», блокпост – посилений контрольно-пропускний пункт, який за рішенням військового командування тимчасово встановлюється на вході / виході (в'їзді / виїзді) на територію / з території, де введено воєнний стан і встановлено особливий режим (за винятком державного кордону), на якому облаштовуються місця для перевірки осіб, транспортних засобів, багажу та вантажів, позиції вогневих засобів та бойової техніки, місця для відпочинку та забезпечення життєдіяльності особового складу, який виконує завдання на такому пункті, до складу якого можуть входити службові особи військових формувань та правоохоронних органів, які відповідно до закону залучені до здійснення заходів правового режиму воєнного стану [3].

Порядок перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану встановлено постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2021 № 1456 «Про затвердження Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану» [4].

Право на проведення перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян надано відповідним уповноваженим особам Національної поліції, СБУ, Національної гвардії, Держприкордонслужби, ДМС, Держмитслужби та Збройних Сил, які визначені в наказі коменданта.

Варто пам'ятати, що для забезпечення безпеки дорожнього руху, в умовах воєнного стану, кожен водій повинен: знати основні вимоги, які ставляться законодавством щодо експлуатації транспортного засобу, дотримуватись правил дорожнього руху, зокрема правил поведінки при проходженні блокпоста, щоб не затримувати інших учасників руху і штучно не створювати перешкоди для пересування, а також неодмінно пропускати військову, у тому числі броньовану техніку, транспорт з гуманітарним вантажем та спеціальні машини екстрених служб, утримувати автомобіль в належному стані (обов'язкова наявність номерних знаків, відсутність відео реєстраторів), а також дотримуватись правил комендантської години.

Отже, система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху в умовах воєнного стану повинна враховувати ситуацію, яка нажаль сьогодні відбувається та бути адаптованою до поточних умов в залежності від рівня безпеки кожного регіону.

Підсумовуючи, хотілося б ще раз наголосити, що дотримання загальних правил дорожнього руху та культури поведінки на дорогах, знизить ризики виникнення нестандартних ситуацій, як під час перевірки документів так і під час руху дорогами загального користування, а також зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод.

### **Список використаних джерел:**

1. Через війну дорожня інфраструктура пошкоджена на понад 900 млрд грн – «Укравтодор». URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-ukravtodor-pro-zbytku/31837340.html> – Назва з екрана. Дата публікації: 06.05.2022 (дата звернення: 09.11.2022).

2. Батиргарєєва В. С. Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики 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. 148 с.

3. Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2021 р. № 1455. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1455-2021-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.11.2022).

4. Про затвердження Порядку перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р., № 1456. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1456-2021-%D0%BF#Text> (дата звернення: 09.11.2022).

**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*

## **ВИРІШЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПРОБЛЕМ З ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В МІСТАХ УКРАЇНИ**

Про розробку Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 р. ще у 2013 р. було прийняте відповідне Розпорядження Кабінету Міністрів України [1].

Проте, статистика ДТП в Україні свідчить, що Україна за кількістю ДТП вийшла на одне із перших місць у Європі. При цьому посилаються на питомі показники ДТП (кількість смертельних ДТП на 100000 мешк.), які неможливо точно встановити без знання кількості населення в Україні, перепис якого було зроблено ще у 2001 р. і обіцяли провести новий перепис, який так і не здійснено.

Більше того, ЗМІ постійно оголошують збільшення кількості ДТП, особливо з пішоходами, серед яких багато дітей.

Багато ВНЗ України (в тому числі і ДонДУВС), які стали проводити міжнародні конференції з підвищення безпеки дорожнього руху і постійно приділяти цьому велику увагу.

Перш за все необхідне розроблення системного підходу у цьому питанні [2], який пов'язують з містобудівним аспектом відносно якого існують правові, законодавчі та нормативні матеріали (ДСТУ, ДБН), які на сучасному етапі потребують перероблення у зв'язку з воєнним станом.

Нагадаємо, що ще у 1985-90 рр. у КІБІ була створена науково-дослідна група з розроблення технічних завдань (ТЗ) для впровадження АСУДР у 20-ти містах України. Перше таке ТЗ було розроблене для Кривого Рогу, а потім для Дніпропетровська, Житомира, Львова та інших міст [2].

Відповідно до [3, п. 7.2.7] в найзначніших, значних та великих містах на території громадського центру необхідно додатково виділяти ядро центру – зону, яка відрізняється найбільшою концентрацією та комплексністю об'єктів громадського призначення. Площа ядра встановлюється з розрахунку від 1 до 2 м<sup>2</sup> одного жителя міста. При цьому необхідно враховувати інтенсивність використання території і транспортну доступність інших районів центра міста. Проте, як дослідила К. Биваліна (КНУБА) [4, рис. 1.5, табл. 1.4] цей норматив не відповідає дійсності. Залежність питомої ваги центра від площі міста для 27 міст України змінюється в інших межах (рис. 1, табл 1). Вона коливається в межах від 0,82% (Донецьк) до 7,89% (Житомир).

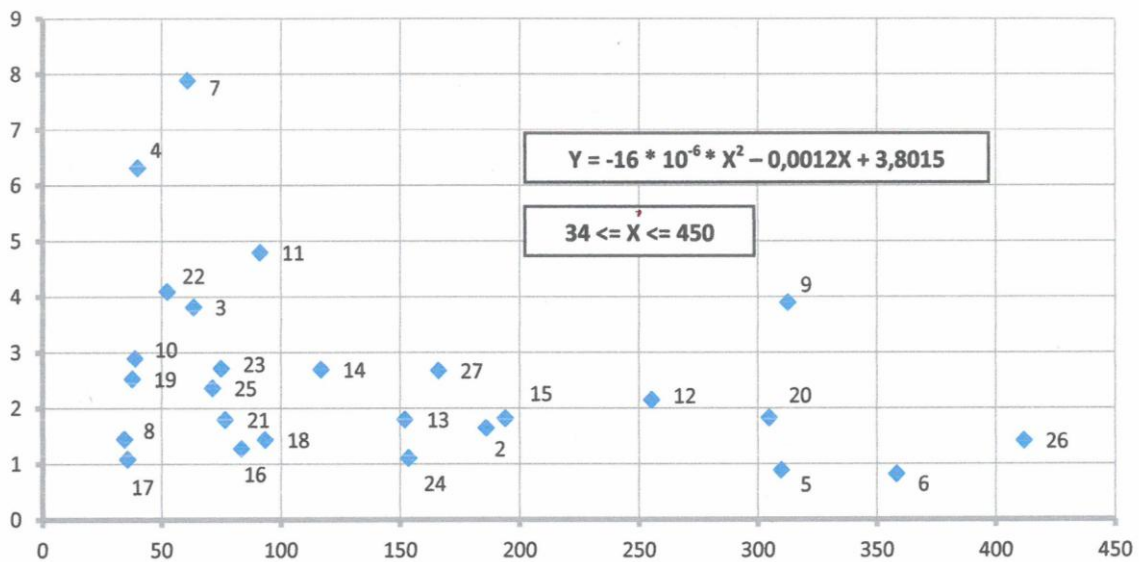


Рис. 1. Залежність питомої ваги центру від площі міста

Таблиця 1

### Площа міста і питома вага центру

№ п.п.	Назва міста	Площа міста, км2	Питома вага центру %	№ п.п.	Назва міста	Площа міста, км2	Питома вага центру %
1	Київ	824,70	3,63	15	Одеса	194,00	1,82
2	Севастополь	186,00	1,65	16	Полтава	83,40	1,28
3	Вінниця	63,40	3,82	17	Рівне	35,60	1,09
4	Луцьк	39,90	6,32	18	Суми	93,40	1,44
5	Дніпропетровськ	309,70	0,89	19	Тернопіль	37,60	2,53
6	Донецьк	358,30	0,82	20	Харків	304,70	1,83
7	Житомир	60,80	7,89	21	Херсон	76,70	1,80
8	Ужгород	34,40	1,45	22	Хмельницький	52,40	4,10
9	Запоріжжя	312,50	3,90	23	Черкаси	75,00	2,72
10	Івано-Франківськ	38,90	2,90	24	Чернівці	153,40	1,11
11	Кіровоград	91,20	4,80	25	Чернігів	71,30	2,37
12	Луганськ	255,30	2,15	26	Кривий Ріг	411,80	1,42
13	Львів	152,00	1,80	27	Маріуполь	166,00	2,68
14	Миколаїв	116,80	2,70				

Беручи до уваги містобудівний аспект проблеми, треба знати, що з кожним роком у містах (особливо їх центрах) збільшується кількість ДТП з пішоходами. Відомо, що існує залежність між величиною пасажирообігу зупинок МПТ і кількістю ДТП в їх зоні [4, с. 39]. Пішоходи порушують правила руху, виходячи із-за транспортних засобів, що стоять на зупинках, переходячи проїзну частину на червоне світло світлофора, не носячи світловідбивні елементи в темний час доби тощо.

За даними Патрульної поліції [8] основними причинами ДТП в Україні за 2022 рік є:

- перевищення безпечної та дозволеної швидкості руху – 45% із загиблими/травмованими;

- порушення правил маневрування – 20%;
- порушення правил проїзду перехресть;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів;
- недотримання безпечної дистанції;
- управління авто в нетверезому стані.

Тому, щоб вирішувати стратегічні питання з підвищення безпеки руху, треба:

1. Мати картограму інтенсивності руху транспорту у кожному районі міста і його центрі, щоб прогнозувати ймовірність зміни кількості ДТП. Для побудови картограми необхідно проводити вибіркові обстеження величин середньодобової інтенсивності руху транспорту, враховуючи вимоги, представлені в [5].

2. Крім того, якщо у місті протікає річка (канал) і є мости, треба за спеціальними маршрутами пропускати через них транзитний вантажний транспорт [6].

3. Для зменшення кількості ДТП з пішоходами треба прогнозувати виділення пішохідних зон (чи вулиць) [4, розд. 5].

### **Висновки.**

Як вказано в [7] транспортні затори, порушення правил дорожнього руху, ДТП – з цим суспільство стикнулось вже давно і для боротьби з цим явищем в різних країнах застосовують свої власні заходи, до яких належать:

1). **Платформа «Інтелект»** – як основа єдиної транспортної системи. Ця платформа компанії ITV оптимальна для побудови великих систем з розподіленою архітектурою. Вона уже використовується як основа для рішень «Безпечне місто», що впроваджені в Житомирі, Донецьку, Москві, Санкт-Петербурзі, Шліссельбурзі та інших. Ця платформа життєво необхідна для створення єдиної інтелектуальної транспортної системи міського масштабу, що дає можливість інтегрувати засоби регулювання дорожнього руху і керувати ними, збирати дорожню статистику і передавати інформацію до зовнішніх систем.

2). **Модуль розпізнавання автомобільних номерів.** Він автоматично визначає і розпізнає номери автомобілів у полі зору камери. Дозволяє фіксувати і зберігати в базі даних розпізнаний номер, а також зображення транспортного засобу, частину кадру з номерним знаком і част реєстрації. Таким чином, формується база усіх транспортних засобів, що проходять через зону контролю.

3). **Модуль контролю характеристик транспортних потоків.** Веде облік статистичних транспортних потоків – кількості автомобілів, що пройшли, їх швидкості, завантаженості дороги та інших характеристик. Дані, надані модулем дозволяють реалізувати алгоритми регулювання дорожнього руху з урахуванням реальної дорожньо-транспортної обстановки, автоматично фіксувати факти ДТП і автомобільних заторів, визначати типи транспортних засобів і розраховувати інтенсивність руху на заданій ділянці.

### **Список використаних джерел:**

1. Про схвалення стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. URL: <https://xn--80aagahqwyibe8an.com/download/rozporjadjennya-vid-cherhvnyu-2017-481-rpro-2017-50023.html>

2. Рейцен Є. О., Кучеренко Н. М. Про системний підхід до підвищення безпеки дорожнього руху в містах України. Збірн. Матер. XIII Міжнародної науково-практ. конференції «Безпека дорожнього руху: Правові та організаційні аспекти. Кривий Ріг, (16 листопада 2018 р.). С. 126-132.

3. ДБН Б.2.2-12-2019 «Планування і забудова території», К., Мінрегіон України, 2019. – 183 с. URL: [https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b\\_2\\_2\\_12/1-1-0-1802#load](https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b_2_2_12/1-1-0-1802#load); [https://drive.google.com/file/d/1eUU0mgHZaExXwvDJfkFGlvUs\\_NmK\\_TYp/view](https://drive.google.com/file/d/1eUU0mgHZaExXwvDJfkFGlvUs_NmK_TYp/view).

4. Рейцен Є. О. Організація і безпека міського руху: навчальний посібник / Є. О. Рейцен. – К.: ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2014. – 454 с.

5. Рейцен Є. О., Толок О. В., Куєвда Д. В. Визначення тривалості вибіркового обстеження інтенсивності руху транспорту. Частина перша // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Осетрін. К.:КНУБА, 2011. Вип. 43. С. 327-334.

6. Коваль М. І., Рейцен Є. О. Аудит вулично-дорожньої мережі міст, виділеної для організації руху вантажного транспорту // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Осетрін. К.:КНУБА, 2014. Вип. 54. С. 201-207.

7. Интеллектуальные системы видеонаблюдения и безопасность дорожного движения // Инновационные системы видеонаблюдения. 2008. № 3. С.16.

8. В Україні під час війни різко зменшилася аварійність на дорогах: основні причини ДТП. URL: <https://focus.ua/uk/auto/519811-v-ukraine-vo-vremya-voyny-rezko-snizilas-avarynost-na-dorogah-osnovnye-prichiny-dtp>

### **Синельніков Олександр Дмитрович**

*старший викладач кафедри цивільного захисту та комп'ютерного моделювання екогеофізичних процесів Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент*

### **Лоїк Василь Богданович**

*доцент кафедри цивільного захисту та комп'ютерного моделювання екогеофізичних процесів Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент*

### **Гончаренко Марія Олександрівна**

*здобувач Львівського державного університету безпеки життєдіяльності*

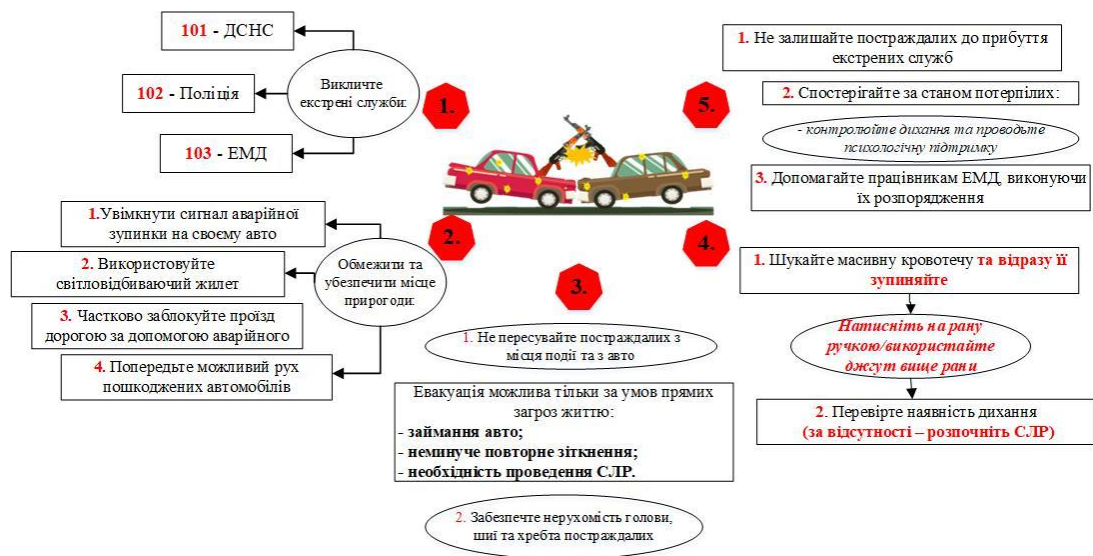
## **ПОРЯДОК НАДАННЯ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ТА АЛГОРИТМ ДІЙ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЯХ В УМОВАХ ВІЙНИ**

У багатьох країнах Європи різні розуміння та правила надання домедичної допомоги. Проте, одне є незмінним в усьому світі – це людське тіло та реакція на різні ушкодження отримані в транспортних засобах під час дорожньо-транспортних подій. Так, за 5 місяців 2022 року в Україні зафіксовано 5 407 ДТП. Враховуючи фактор ведення війни в Україні велика кількість людей під час проведення евакуації потрапила у ДТП та обстріли при евакуації на автотранспорті. Наприклад, у Куп'янському районі Харківської області загинули щонайменше 20 цивільних громадян – російська армія розстріляла автомобільну колону. Також, окупаційні війська навмисно випустили велику кількість автівок з пропускну пункту біля м. Василівка Запорізької області та в «сірій зоні» обстріляли колону з цивільними громадянами, так на відстані 50-100 метрів від авто були вибухи і люди вимушені були ховатися під транспортними засобами. Схожі ситуації спостерігались під час евакуації цивільних громадян у Київській та Чернігівській областях.

З врахуванням сказаного, при проведенні рятування та надання домедичної допомоги необхідно дотримуватись принципу «золотої години», який започаткований ще на полях битв Першої світової війни.

З метою надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП в умовах війни запропонований наступний порядок дій (схема 1.):





Якщо ви опинились на місці ДТП, дотримуйтесь наступного алгоритму дій (схема 2.):

- Ви кличте бригаду екстреної медичної допомоги.

- Переконайтеся в безпечності місця події і тільки після цього розпочинайте надавати допомогу постраждалому. Якщо місце небезпечне, дочекайтеся прибуття рятувальників. За можливості частково заблокуйте проїзд дорогою за допомогою свого автомобіля або попереджувальних знаків, наприклад аварійного трикутника, а саме розташуйте позаду автомобіля на відстані близько 50 метрів.

- Якщо автомобіль стоїть під нахилом, заблокуйте колеса підручними матеріалами: камінням, дошками, щоб попередити можливість його руху. Якщо двигун продовжує працювати, вимкніть його, дістаньте ключ із запалювання.

- Важливо забезпечити нерухомість голови, шиї та хребта постраждалого, оскільки дуже висока ймовірність травмування тому накладаємо шийний комірці типу «Філадельфія»:

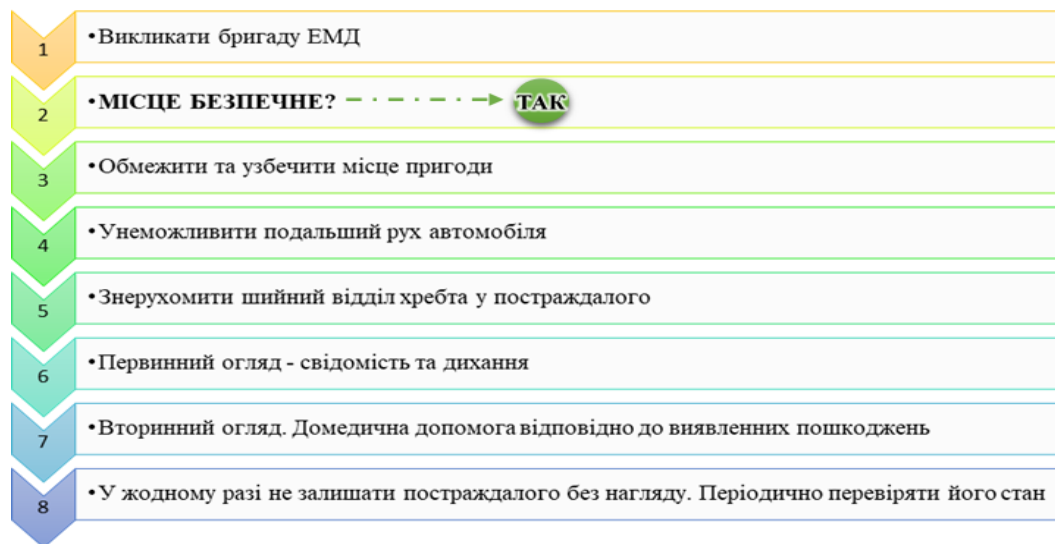
Крок 1. Зафіксуйте голову постраждалого руками.

Крок 2. З'ясуйте, який розмір шийного комірця необхідний. Для цього визначте відстань між кутом нижньої щелепи та надпліччя постраждалого за допомогою пальців руки.

Крок 3. Підберіть комірці необхідного розміру: на шийному комірці є позначки на боковій поверхні, які дають змогу визначити розмір.

Крок 4. Розмістіть комірці на передній поверхні шиї постраждалого.

Крок 5. Зафіксуйте комірці за допомогою липучої стрічки.



- Проведіть первинний огляд постраждалого – визначте свідомість та наявність дихання. Якщо в постраждалого відсутнє дихання, витягніть його з автомобіля та розпочніть проведення серцево-легеневої реанімації.

- Вторинний огляд – надання домедичної допомоги відповідно до виявлених пошкоджень. У жодного разі не залишайте постраждалого без нагляду. До прибуття бригади екстреної медичної допомоги періодично перевіряйте його стан. Повідомте медиків про обставини аварії та про ваші дії.

### **Список використаних джерел:**

1. В. Б. Лоїк, В. М. Ковальчук, О. Д. Синельніков. Організація аварійно-рятувальних робіт на автомобільному транспорті. Навчальний посібник – Львів: Львівський державний університет безпеки життєдіяльності, 2016. – 152 с.

## **Слотвинський Микола Сергійович**

*судовий експерт сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, Волинського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру Міністерства внутрішніх справ України*

### **БЕЗРОЗБІРНЕ ВІДНОВЛЕННЯ АГРЕГАТІВ ЯК ТЕХНОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ ЕКСПЛУАТАЦІЇ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

В процесі експлуатації колісних транспортних засобів (далі – КТЗ), які використовуються для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі [1], звичним явищем є фізичне зношування деталей, накопичення забруднень різного хімічного складу, корозія матеріалу та інші процеси, які викликають появу несправностей та різних дефектів, зниження надійності та довговічності вузлів та агрегатів. Усунення даних пошкоджень є необхідним та дозволяє продовжити тривалість безпечної експлуатації КТЗ.

Відновлення властивостей є особливо актуальним в умовах недостатньої кількості коштів у більшості населення та певного дефіциту доступних якісних паливо-мастильних матеріалів [4, с. 314].

Необхідність пошуку альтернативних, доступних способів відновлення сприяв появі нового технічного напрямку – безрозбірного технічного обслуговування КТЗ, під яким мається на увазі весь комплекс технічних і технологічних заходів, направлених на проведення ряду операцій технічного обслуговування і ремонту вузлів та агрегатів без проведення розбірно-складальних операцій. Безрозбірний сервіс може включати в себе операції обкатки, діагностики, профілактики, хімотологічного обслуговування, очищення і відновлення як окремих вузлів так і КТЗ в цілому.

Всі відомі в даний час методи і засоби для відновлення з'єднань деталей КТЗ по компонентному складу, фізико-хімічним процесам їх взаємодії з поверхнями, що здійснюють тертя, властивостей одержуваних покриттів (захисних плівок), а також механізму функціонування в процесі подальшої експлуатації можна розділити на три основні групи:

1. використання металоплакуючих композицій;
2. застосування речовин, що полімеризуються;
3. використання металокерамічних матеріалів [3, с. 40].

Металоплакуючі присадки (МПП) – це добавки до мастильних матеріалів, що за своїми фізико-хімічними властивостями, спрямовані на реалізацію ефекту беззносності – вибіркового переносу при терті. Вони містять суміш жирних органічних кислот, їхніх солей, металів і гліцерину. Тому в деяких випадках їх ще називають металоорганічними присадками (МОП) [4, с. 316].

При зношуванні металевих пар у мастильних матеріалах із присадками в місцях безпосереднього контакту поверхонь утворюються продукти їхньої взаємодії, які мають малу міцність на зрушення або ж меншу ніж основний метал температуру плавлення, що забезпечує їх антифрикційні й протизношувальні властивості [2, с 45].

Під час ремонту КТЗ речовини, що полімеризуються, застосовують для затирання тріщин і пробоїн у деталях (блоки циліндрів, картери); склеювання пошкоджених деталей і замість клепаання (при ремонті гальмових колодок і дисків зчеплення); забезпечення міцності нарізних і нерухомих з'єднань; відновлення форми і розмірів спрацьованих деталей; протикорозійного захисту і для виготовлення деталей [4, с. 227].

Так, відповідний полімерний матеріал, у стані «кипіння», наноситься на нагріту до певної температури деталь (температура плавлення якої вища температури застосовуваного полімеру). Торкаючись поверхні нагрітої деталі, частинки розплавляються і покривають деталь рівним шаром товщиною до 1.2 ... 1.5 мм.

Полімерні матеріали застосовують у чистому вигляді (капрон, поліетилен, полістирол, поліпропілен та ін.), у вигляді пластмас і клеїв. До складу пластмас входять полімери, речовини для затвердіння пластмас, наповнювачі (металеві порошки, азбест, цемент, графіт, скловолокно, бавовняна тканина та ін.), пластифікатори для поліпшення еластичності і в'язкості суміші [4, с. 227].

Відновлення і зміцнення рухомих з'єднань деталей КТЗ металокерамічними матеріалами здійснюється за рахунок формування на поверхнях тертя структур підвищеної міцності, придушення процесів водневого зношування і розкришування металу, підвищення термодинамічної стійкості системи «поверхня тертя деталі – змащувальний матеріал». Поверхнево-активні речовини металокерамічного відновника, після введення в систему двигуна готують поверхні тертя хімічно і фізично, очищаючи їх від нагару, оксидів, відкладень і т.д. У очищену зону тертя деталей відбувається впровадження разом з каталізатором керамічних і металокерамічних частинок. Зона контакту збіднюється вільним воднем, а поверхневі шари деталей змінюють свою структуру і збільшують міцність у декілька разів. В процесі подальшої роботи двигуна на поверхнях тертя деталей формується органічне металокерамічне покриття, частково відновлюючи дефекти поверхні тертя, які володіють високими антифрикційними і протизношувальними властивостями [3, с. 58].

Найбільш поширеним серед безрозбірних методів відновлення двигунів та інших агрегатів КТЗ є використання високотемпературних антифрикційних присадок, наприклад, дисульфиду молібдену – неорганічної, дуже м'якої речовини, сумісної з усіма присадками та конструкційними матеріалами. Сполука значно зменшує коефіцієнт тертя та зношення поверхонь. Її мастильні властивості ґрунтуються на шаруватій, пластинчастій структурі, високій здатності до зчеплення різнорідних твердих або рідких фаз до поверхні металу, внаслідок чого утворюється захисний шар, який згладжує нерівності, проникаючи в мікротріщини і заповнюючи їх. Цей шар, з одного боку, має високу міцність і запобігає граничному тертю, захищаючи поверхні від

зношування, з іншого боку, завдяки шаруватій структурі, під час тертя відбувається вільне переміщення пластинок дисульфиду молібдену, що зменшує коефіцієнт тертя, знижуючи тим самим зношення поверхонь.

Існують певні правила використання вказаного препарату відновлення:

1. Перед введенням препарату у мастильний матеріал, необхідно перевірити стан ущільнень так як головною умовою тривалої й надійної роботи вузлів є справний стан ущільнювальних пристроїв і різних захисних кожухів. Важливо також уникати потрапляння вологи в більшість препаратів з вмістом молібдену, оскільки це приводить не тільки до значного зниження його мастильної властивості, але й до підвищення корозійних процесів.

2. Провести очищення системи мащення, розподільних коробок, мостів і т.д. При підготовці до введення відновлювача, необхідно ретельно очистити заправні порожнини від залишків, що можуть містити абразивний матеріал, частки зношення та вологу.

3. Замінити повітряний, паливний і масляний фільтри та залити свіже моторне масло по нижньому рівні, залишивши частину на приготування композиції на наступний долив.

4. Препарат перед введенням повинен мати плюсову температуру для повного його видалення з упакування й легкості ведення.

5. Введення препарату доцільно здійснювати не в картер двигуна, а в попередньо підготовлену ємність моторного або трансмісійного масла перед їхньою заміною [4, с. 345].

6. Отриману композицію ретельно перемішати і тільки потім ввести у двигун, картер або заправну горловину.

Оброблений КТЗ необхідно експлуатувати для досягнення більш високих техніко-економічних показників [4, с. 346].

Вищезазначена операція досить проста у виконанні та може бути здійснена власником КТЗ самостійно, однак процедуру безрозбірного відновлення найбільше доцільно проводити на станціях технічного обслуговування автомобілів (СТОА). Найчастіше безпосередньо після обробки швидкісні характеристики (розгін та ін.) відразу починають поліпшуватися, а також поліпшуються і технічні показники, які при подальшій експлуатації забезпечують відновлення зношених поверхонь тертя та оптимальну роботу.

Отже, на сьогоднішній день застосування прогресивних безрозбірних технологій дозволяє економно та ефективно відновити роботу окремих вузлів та агрегатів колісного транспортного засобу та сприяти їх подальшій ефективній експлуатації в процесі виконання передбачених функцій без заміни основних складових частин, що не були повністю зношені.

### **Список використаних джерел:**

1. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 07.11.2022).
2. Диха О. В. Розрахунково-експериментальні методи керування процесами граничного змащування технічних трибосистем: Монографія. Хмельницький : ХНУ, 2018. – 197 с.
3. Коржавін Ю. А., Коробочка О. М. Ресурсозберігаючі технології технічного обслуговування та ремонту автомобілів: Навчальний посібник. Дніпродзержинськ: Дніпродзержинський державний технічний університет, 2009. – 182 с.
4. Чабанний В. Я. Ремонт автомобілів: Навчальний посібник. Кіровоград: Кіровоградська районна друкарня, 2007. – 720 с.

**Собакарь Андрій Олексійович**

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

## **ЗАВДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ**

Серед багатьох заходів, вироблених практикою у напрямі протидії аварійності на автомобільному транспорті, найбільш простою, ефективною, малозатратною є профілактична діяльність.

Профілактика адміністративних правопорушень, у тому числі й в дорожньому русі, є «інтегрованою, багаторівневою взаємодією та взаємозалежністю елементів системи, яка створена для здійснення функцій боротьби із протиправними вчинками» [1; 2, с. 226].

Значущість застосування адміністративно-профілактичних засобів, як слушно наголошує С. І. Будник, у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху зумовлюється запобіжним характером таких заходів, відсутністю достатнього переліку необхідних правових засобів, яких постійно не вистачає у протидії дорожній аварійності, наявністю динамічних процесів, що відбуваються в економіці та соціальній сфері держави, банкрутством суб'єктів господарювання та частою зміною форм їх господарської діяльності, нестабільністю у сфері зайнятості, зростанням урбанізації та міграції населення, що не сприяє ліквідації таких соціальних явищ, як бідність і безробіття, жебрацтво та дитяча бездоглядність, і негативно впливає на зниження рівня злочинності та правопорушень, їх структуру, призводить до виникнення нових форм та способів протиправної діяльності на транспорті [3, с. 41].

Розуміння важливого значення профілактики правопорушень знаходить свій прояв і в законодавстві, насамперед адміністративно-деліктному. Так, частина 1 ст. 6 Кодексу України про адміністративні правопорушення прямо вказує: «Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, громадські організації, трудові колективи розробляють і здійснюють заходи, спрямовані на запобігання проступкам, виявлення й усунення причин та умов, які призводять до їх вчинення, на виховання громадян у дусі високої свідомості і дисципліни, суворого додержання законів України» [4].

Така діяльність, з огляду на масовість дорожніх деліктів, їх небезпечність та значну латентність, завдання непоправної шкоди державі та суспільству, має певну специфіку, яка полягає у тому, що профілактична діяльність забезпечує досягнення певних результатів у вигляді зміцнення правопорядку на дорогах; має за мету зниження інтенсивності неправомірної поведінки учасників дорожнього руху; здійснюється переважно на основі адміністративно-правових норм [5, с. 188].

Сутність безпосередньої профілактики адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху полягає в організації та здійсненні превентивної діяльності, скерованої конкретно (і безпосередньо) на виявлення і усунення їх причин та умов, встановлення категорії осіб (учасників дорожнього руху), від

яких можна очікувати вчинення деліктів на транспорті, і проведення з ними роботи для недопущення таких проступків.

Зважаючи на те, що рання профілактика адміністративних правопорушень – усунення, нейтралізація процесів детермінації, причинності правопорушень до породження ними негативних соціальних відхилень, які закономірно передують протиправній поведінці, і ця профілактика неможлива без широкого застосування в ній засобів, методів і прийомів виховного впливу, тому практично перетворюється в один із найголовніших напрямів профілактичної діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відтак, профілактика адміністративної деліктності в дорожньому русі є цілісним комплексом заходів соціального, спеціального та індивідуального характеру, які здійснюються спеціально уповноваженими органами державної влади, місцевого самоврядування та інституціями громадянського суспільства з метою виявлення, нейтралізації та усунення причин і умов вчинення протиправних дій, запобігання і припинення адміністративних дорожніх деліктів суб'єктами профілактики. Її ефективність, як слушно стверджують вчені, залежить від наступних умов:

1) своєчасність профілактичного впливу, адже несвоєчасне прийняття профілактичних заходів може призвести до несприятливих соціальних та економічних наслідків;

2) запобіжність, що означає безпосереднє відношення до самого проступку, вчинення якого можна було передбачити;

3) диференційованість, оскільки у процесі профілактичної роботи важливий диференційований підхід до різних категорій учасників дорожнього руху;

4) послідовність, що передбачає поступове застосування різних засобів впливу на особистість учасників дорожнього руху;

5) комплексність, що сприяє розв'язанню проблем забезпечення дорожньої безпеки та запобігання адміністративної деліктності на транспорті шляхом активного залучення до цього процесу уповноважених суб'єктів публічного адміністрування та правоохоронних органів, освітніх, культурних та наукових центрів, їх взаємодії та координації;

6) дотримання компетенції, що передбачає забезпечення своєчасності, достатності та законності здійснення профілактичних заходів [6, с. 8].

На думку Г. М. Мінковського, слід розрізняти чотири напрямки профілактики адміністративних правопорушень: усунення «вузьких місць» і диспропорцій суспільного виховання, які перешкоджають формуванню соціально-корисних якостей, та ліквідація дії факторів, що можуть сформувати антигромадську позицію особистості; протидія негативним явищам і їх блокування; припинення формування антигромадської позиції, яка проявляється в правопорушеннях, щоб запобігти перетворенню їх на злочин; проведення профілактичних заходів, пов'язаних із уже скоєними правопорушеннями з метою запобігання їх повторному вчиненню [7, с. 42].

Таким чином, з урахуванням викладеного завдання адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму спрямовані на:



забезпечення розробки та застосування ефективних заходів запобігання адміністративним правопорушенням на автомобільному транспорті та збільшення дорожньо-транспортної аварійності;

організацію об'єктивного статистичного обліку, що відображає реальний стан дорожньо-транспортного травматизму на території України, Автономної Республіки Крим, області, міста, району, селища, села тощо;

забезпечення систематичного аналізу статистичних даних про адміністративні правопорушення, що призвели до підвищення рівня дорожньо-транспортної аварійності;

визначення сил і засобів, необхідних для ефективної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та відповідних правопорушень на транспортів й в дорожньому русі;

матеріально-технічне забезпечення та фінансування заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму;

забезпечення практичної реалізації комплексних і цільових програм та інших профілактичних заходів у сфері убезпечення дорожнього руху та усунення детермінант адміністративних деліктів на транспорті;

здійснення аналізу стану профілактичної діяльності у сфері дорожньої безпеки в цілому в державі та за окремими її напрямками зокрема, з метою визначення її ефективності та внесення необхідних корективів у профілактичну роботу;

правове роз'яснення серед учасників дорожнього руху чинного законодавства з питань недопущення протиправної поведінки під час просторового переміщення на вулично-шляховій мережі країни та відповідальності за вчинення дорожніх правопорушень;

забезпечення інформування населення про стан профілактики дорожньо-транспортного травматизму через засоби масової інформації.

### **Список використаних джерел:**

1. Словник української мови: у 11-ти т. (1970-1980) / ред. кол. І.К. Білодід та ін. К.: Вид-во «Наукова думка». Том 3. 1972. 743 с.

2. Комарницька І. І. Система правового забезпечення профілактики адміністративних правопорушень у сфері власності. Митна справа. 2014. № 1. Ч. 2. Кн. 1. С. 225-229.

3. Будник С. І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Будник Сергій Іванович. К., 2013. 225 с.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Відомості Верховної Ради УСРС. 1984. Додаток № 51. Ст. 1122.

5. Сопільник Л. І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : дис. докт. юрид. наук: 12.00.07 / Сопільник Любомир Іванович. Х., 2012. 427 с.

6. Идобаева О. А. Методологические принципы развития системы профилактики правонарушений несовершеннолетних / О. А. Идобаева. Образование личности. 2014. № 4. С. 8-14.

7. Миньковский Г. М. Основные направления и этапы развития исследования проблемы борьбы с преступностью несовершеннолетних / Г. М. Миньковский. Вопросы борьбы с преступностью. 1974. Вып. 20. С. 40-48.

**Столярова Олена Олександрівна**

*слухач магістратури Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Кадала Віталій Віталійович**

*доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки  
Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних  
наук, доцент (науковий керівник)*

## **ПРАВОВЕ РЕГЛАМЕНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦІ**

Актуальність поставленої проблеми лежить в площині дослідження взаємозв'язку правового регламентування транспортних подій та безпеки дорожнього руху на залізничному транспорті. Така постановка питання пов'язана з тим, що потребує окремого розгляду не лише аварійність на залізничному транспорті, а перш за все, вивчення чинників впливу на ситуацію та трагедії, котрі торкаються пасажирів та окремо обраних перевізників.

На законодавчому рівні питання знайшло своє відображення в ряді правових актів, котрі в певній мірі торкаються проблем безпеки дорожнього руху на залізничному транспорті. До складу зазначених правових актів варто віднести Закони України: Про транспорт [1], Про залізничний транспорт [2], Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» [3], Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування [4], а також Наказом Мінтранс України «Про затвердження «Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України» [5].

Доцільно зазначити, що в Законі України «Про транспорт» [1] законодавець у ст. 3 чітко окреслив той факт, що «...державне управління в галузі транспорту має забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту...». Разом з тим, в Законі України «Про залізничний транспорт» [2], законодавець у ст. 2 звертає увагу на те, що «...підприємства залізничного транспорту у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення». Водночас законодавець вносить зміни [3] до статті 11 «Безпека на залізничному транспорті» вище вказаного Закону України. Законодавець констатує наступне «...підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України».

Цінність даного законодавчого регламентування полягає в тому, що законодавець розкриває зміст понятійної категорії « безпека руху поїздів» та пропонує тлумачити її як «...комплекс організаційних і технічних заходів,

спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв». При цьому зазначає певні правила безпеки руху поїздів: по-перше, розміщення об'єктів, пов'язаних з виробництвом, зберіганням, навантаженням, транспортуванням і розвантаженням вибухових, легкозаймистих, радіоактивних речовин і матеріалів, отруйних та сильнодіючих хімічних речовин, визначається відповідними будівельними та санітарними нормами і правилами стосовно об'єктів, розташованих на землях залізничного транспорту загального користування; по-друге, місця перетину залізничних колій трубопроводами, лініями зв'язку і електропередач, іншими комунікаціями повинні погоджуватися з АТ «Укрзалізниця» (публічне акціонерне товариство залізничного транспорту загального користування, утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [4]; по-третє, рухомий склад, обладнання та інші технічні засоби, які постачаються залізничному транспорту, повинні відповідати вимогам безпеки руху, схоронності вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат; по-четверте, державний нагляд за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті України здійснює центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

З метою покращення безпеки руху залізничним транспортом пасажирів та пішоходів законодавець вводить правила безпеки громадян на залізничному транспорті України [5], які визначають вимоги щодо безпеки громадян при користуванні послугами залізничного транспорту, знаходженні на території та об'єктах залізничного транспорту. При цьому, законодавець застерігає «...громадяни, які порушують правила, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Нагадаємо, 29 квітня 2004 року була прийнята Європейським Парламентом та Радою «Директива про безпеку на залізницях» [6]. У пункті 4 Директиви про безпеку на залізницях зазначено те, що «...важливо, щоб безпека галузі отримувала мінімум підтримки протягом поточної фази реструктуризації, що розділить функції раніше об'єднаних залізничних компаній та перемістить залізничний транспорт далі від сфери саморегулювання ближче до сфери публічного регулювання».

Європейські законотворці вважають, що стандарти безпеки повинні вдосконалюватися разом із наявним технічним та науковим прогресом, за умови, що таке вдосконалення є практично застосовуваним та беручи до уваги конкурентоздатність видів залізничного транспорту [6].

Таким чином, безпека руху залізницею потребує постійної уваги та вдосконалення заходів її зміцнення. Існуючий законодавчий блок, який регламентує діяльність залізниць, включає окремі сегменти безпеки руху, проте виходячи з інформації про аварійні ситуації, стає зрозумілим, що необхідно постійно відстежувати негативні чинники впливу, які їх викликають. Значний внесок в безпеку руху на залізниці вносить процедура адаптації окремих норм

прийнятої Європейським Парламентом та Радою «Директива про безпеку на залізницях». Проте цього недостатньо виходячи з умов функціонування країни в сучасних умовах. Така ситуація вказує на доцільність поглиблення співпраці з Європейськими країнами з позиції перейняття позитивних аспектів їх досвіду у сфері саме безпеки руху на залізниці.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 року № 233/94 – ВР. (Редакції від 12.05.2022 року № 2247 – IX). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

2. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 року № 274/96–ВР (Редакція від 19.12.2021 року № 1887-IX). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

3. Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» : Закон України 23.02.2012 року № 4443-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4443-17#n53>

4. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України 23 лютого 2012 року № 4442-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#n2>

5. Про затвердження Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України : Наказ Мінтранс України від 19.02.1998 р. № 54 (Редакція від 01.01.2008, підстава - z1378-07). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0193-98>.

6. Про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки : Директива про безпеку на залізницях Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_953#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_953#Text)

**Сулова Регіна Денисівна**

*слухач магістратури Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Гузенко Олена Павлівна**

*доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)*

## **ОСУЧАСНЕННЯ ЗАКОНОДАВЧИХ АСПЕКТІВ З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦІ**

Уже тривалий час гостро стоїть питання в Україні врегулювання законодавчих аспектів щодо безпеки руху на залізничному транспорті. Це пов'язано з тим, що аварійність пов'язана з перевезенням вантажів, пасажирів та їх багажу залишається на досить високому рівні. Проблема загострилася з появою воєнної агресії з боку російської федерації проти України. На законодавчому рівні приймаються певні кроки проте їх впровадження характеризує уповільнений темп адаптації. Наслідком такого явища виступають чисельні проблеми, які знаходять своє вирішення лише частково, що практично не впливає на ситуацію, котра характерна для сучасних підприємств залізничної галузі. Підняте питання можна вважати сучасним та актуальним з огляду на те, що розвиток підприємств залізничного сектору транспортної мережі України практично призупинено. Наразі доцільно визначити обсяги законодавчих кроків, які вже зроблені з метою визначення напрямків активізації дій законодавця.

Дослідженнями доведено, що забезпечення належного рівня управління безпекою залізничного транспорту є одним з основних завдань сучасної держави. Фахівці практики вважають, що необхідно приділяти більш значну увагу безпеці руху на залізничному транспорті, яка на даний час зостається на недостатньому рівні.

Нагадаємо, головним суб'єктом забезпечення транспортної безпеки на залізничному транспорті є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті. В період затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті [1] законодавець у ст. 4 окреслив основні завданнями Укртрансбезпеки стосовно залізничного транспорту. До їх складу було включено: по-перше, реалізація державної політики з питань безпеки на залізничному транспорті; по-друге, внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на залізничному транспорті; по-третє, здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на залізничному транспорті; по-четверте, надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері залізничного транспорту [1].

З 09.10.2021 року набрав чинності правовий акт «Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті» [2]. Відповідно до гл. 1. п. 6 цього Положення законодавець надав зміст принципів, котрі мають

виконуватися, щоб забезпечити безпеку на залізничному транспорті: пріоритетності безпеки руху над господарськими інтересами; першочерговості фінансування заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху; належності технічного стану рухомого складу та технічних засобів об'єктів інфраструктури; упровадження технічних засобів і технологій, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху, на підставі позитивного міжнародного досвіду організації перевезень пасажирів та вантажів з безумовним забезпеченням безпеки руху; широке застосування заохочення персоналу підприємства за безаварійну роботу і вжиття заходів з підвищення рівня безпеки руху; виконання вимог чинного законодавства з безпеки руху.

Зокрема, у 2019 році було зареєстровано у Верховній Раді України Проект нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт України» [3]. Його метою стало вдосконалення ринкових механізмів господарювання на залізничному транспорті, побудова нової структури взаємовідносин учасників перевізного процесу, врегулювання питання безпеки руху на залізниці та підвищення якісного рівня наданих транспортних послуг. У законопроекті законодавець у гл. 7 деталізує ключові сегменти безпеки руху на залізничному транспорті, а ст. 27 розкриває порядок створення системи управління безпекою руху та звертає увагу на те, що «...система управління безпекою руху створюється з метою забезпечення безпеки руху залізничного транспорту, попередження залізничних транспортних подій, зменшення тяжкості їх наслідків та мінімізації економічних збитків, пов'язаних з ними». Одночасно наголосив на тому, що «...контроль за функціонуванням системи управління безпекою руху здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на залізничному транспорті, у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері залізничного транспорту».

Таким чином, осучаснення законодавчих аспектів з питань безпеки руху на залізничному транспорті проводиться через внесення інноваційних підходів до ряду законодавчих актів. При цьому законодавець розкриває сутнісний зміст понятійних категорій, котрі забезпечують більш предметне розуміння безпеки руху на залізниці. В основу управління безпекою руху на залізниці покладено не лише принципи виконання основних законодавчих положень, але й принципи контролю за дотриманням правових вимог.

### **Список використаних джерел:**

1. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. Дата оновлення: 12.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 19.04.2022).

2. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті : Наказ Міністерства інфраструктури України від 24.12.2020 р. № 842. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21#Text>

3. Закон про залізничний транспорт України : Проект нової редакції від 06.09.2019 р. за № 1196-1. URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=66737](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737)

**Терещенко Олександр Олександрович**

*викладач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, капітан поліції*

## **ДІЯЛЬНІСТЬ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ НЕДОПУЩЕННЯ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ З ПОЧАТКУ ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ РОСІЇ НА ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ**

Ранок 24 лютого 2022 року перевернув життя всієї неньки України та усіх її українців. Цього дня захист мільйонного населення нашої держави впало на плечі наших захисників, рятувальників та поліцейських. У кожного із них додалося багато завдань, які і до того були нелегкими. Так, за командою «Тривога» усі захисники та захисниці прибули до своїх місць несення служби, тобто до своїх управлінь, які на кілька тижнів замінили їм рідну домівку. Після цього моменту усі патрульні поліцейські забули по слово «вихідний» на довгий час. Рідні бачили патрульних дуже рідко, а інколи взагалі не бачили по декілька місяців.

До основних завдань патрульної поліції, які вони виконували в мирний час, ще додалося забезпечення діяльності на блокпостах, проведення евакуації населення, додаткові перевірки документів на транспортні засоби, а також протидія мародерству [1].

Патрульна поліція це один з органів на яку припадає найбільша відповідальність в час воєнного стану. Оскільки під час початку воєнного стану значно виросла кількість ДТП, в тому числі і із потерпілими особами, причинами яких найчастіше стає перевищення швидкості водіями. В перші місяці війни рух транспорту був хаотичний, масовий та переважно в одному напрямку – на захід України, а коли ситуація трохи стабілізувалася, на дорогах з'явилося багато водіїв, які почали їздити жахливо [2].

Майже у всіх містах водії почали їздити на червоний сигнал світлофора, не надавали перевагу у русі пішоходам, в результаті дуже збільшилось кількість порушень правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, за що передбачена відповідальність за ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення [3]. Тому в Україні почала відновлюватись автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху. Стосовно притягнення осіб водіїв до адміністративної відповідальності, то ніяких юридичних змін в законодавстві не передбачено.

Наразі запущено та працює 128 камер, які розташовані у 20 містах та 10 областях нашої держави, що значно поліпшило роботу патрульній поліції, яка також задіяна на захист територій та кордонів областей. Патрульні поліцейські продовжують фіксувати усі дорожньо-транспортні пригоди з потерпілими та без, виявляти та фіксувати водіїв, що їздять на підпитку, оскільки на жаль,

війна не зупиняє багатьох водіїв від керування автомобілем у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Для покарання з ними військові адміністрації в областях дозволяють конфіскувати транспортні засоби для потреб Збройних сил України. Окрім вилучення майна, а саме транспортного засобу, порушникам доводиться сплатити штраф у розмірі 17 тисяч гривень, та їх позбавляють права керування транспортними засобами строком на 1 рік. Тому в Україні посилили відповідальність і за інші порушення ст. 130 КУпАП, а саме :

- за повторне керування у нетверезому стані – штраф у розмірі 34 тисячі гривень й позбавлення права керування на 3 роки;

- за таке порушення втретє – штраф у розмірі 51 тисяча гривень й позбавлення права керування на 10 років;

- за вживання заборонених препаратів, алкоголю чи спиртвмісних ліків після вчинення дорожньо-транспортної пригоди – штраф у розмірі 34 тисячі гривень з позбавленням права керування транспортними засобами на 3 роки.

Тому патрульні поліцейські завжди на сторожі правопорядку та цілодобово слідкують за безпекою на дорозі.

#### **Список використаних джерел:**

1. Офіційний сайт «СК 1». Дата звернення 25.10.2022. URL: <http://sk1.tv/news/?keywords=%D0%BF%D0%B0%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0+%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%86%D1%96%D1%8F>

2. Офіційний сайт «Суспільне новини». Дата звернення 25.10.2022. URL: <https://suspilne.media/240007-v-ukraini-vidnovili-robotu-kameri-fiksacii-porusen-pdr-ak-strafuvatimut-v-umovah-vijni/>

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 25.10.2022).



**Удалова Неждана Михайлівна**

*викладач кафедри правоохоронних органів та поліцейстики Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції*

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із завдань держави та суспільства в Україні. Кожного року тисячу людей гинуть в дорожньо-транспортних пригодах і Україна в цьому не виняток, близько 400 осіб потрапляє в ДТП кожного дня, за перший квартал 2022 року було вчинено 4028 правопорушень у сфері дорожнього руху, це на 39% менше ніж минулого року, але з них загиблих 661 людини це на 16% менше ніж минулого року. Статистичні дані були опубліковані Департаментом патрульної поліції 2022 року говорить про те, що під час повномасштабної війни проти України дорожньо-транспортні пригоди зменшились у зв'язку із відсутністю транспорту на дорогах на початку війни, а також велика кількість транспорту виїжджала за межі різних областей або за кордон України.

У зв'язку із повномасштабним вторгненням росії на Україну правове регулювання діяльності безпеки дорожнього руху також змінювалось та приймалися нові законодавчі ініціативи.

Підґрунтям забезпечення безпеки дорожнього руху передусім необхідно розуміти низку нормативно-правових актів, затверджених на законодавчому рівні, які виступають у ролі юридичних регуляторів та формують національне законодавство з безпеки дорожнього руху.

У правовому регулюванні діяльності Національної поліції України в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху основоположну роль відіграє: Конституція України, Закон України «Про Національну поліцію», Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМУ від 10.10.2001 р. № 1306, Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-X, Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III, Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: Наказ МВС України від 02.07.2015 р. № 796, Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції»: Наказ МВС України від 16.11.2015 р. № 1376, Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження адміністративної відповідальності у сфері підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами від 20.05.2022 р. № 7354, Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо підвищення відповідальності за систематичні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху від 29.03.2022 р. № 7026-1, Проект Закону про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення

щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу від 08.06.2022 р. № 7382.

Вищевказані нормативно-правові акти не є вичерпним переліком правового регулювання безпеки дорожнього руху.

Масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні вчиняються з основних причин перевищення максимально дозваної швидкості руху транспортного засобу, попри всі перестороги, заперечення і несприйняття цієї системи з боку окремих політиків та представників громадськості, найбільш дієвим, ефективним та безальтернативним механізмом контролю за швидкісним режимом на дорогах держави буде запровадження системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. Така система на сьогодні працює в більшості країн Європейського Союзу та розвинутих країн світу, причому їх досвід свідчить, що запровадження цієї системи радикально змінило ситуацію з безпеки на дорогах у кращий бік. Наприклад, у Польщі запровадження системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху кількість ДТП в країні зменшилося на 30%.

Фіксація правопорушень здійснюється комплексами автоматичної фіксації – стаціонарні технічні засоби, що дають змогу в автоматичному режимі здійснювати виявлення та фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Департамент патрульної поліції Національної поліції України визначено уповноваженим органом Національної поліції України щодо накладення адміністративних стягнень у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Відповідно до вимог Правил дорожнього руху у населених пунктах дозволена швидкість руху не більше 50 км/год, а в місцях де створені дорожні умови, що дають можливість рухатися з більш високою швидкістю, дозволена швидкість руху, за рішенням власників доріг за погодженням з Національною поліцією, може бути збільшена. На автомобільних дорогах за межами населених пунктів дозволена швидкість руху транспортних засобів – не більше 90 км/год, на автомобільних дорогах з розділювальною смугою – не більше 110 км/год, на автомагістралях – не більше 130 км/год. Адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, несе відповідальна особа. Інші заходи щодо фіксації швидкісного режиму патрульна поліція і надалі буде використовувати лазерні вимірювачі швидкості TruCAM, а також «фантомні камери», які дозволяють вимірювати швидкість руху зустрічного автотранспорту.

Таким чином, аналізуючи законопроекти подані в 2022 році на голосування свідчить про те, що держава, розуміючи всі недоліки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зі свого боку здійснює контроль та законодавчу ініціативу щодо посилення відповідальності за вчинення правопорушень на автотранспорті в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, а також недопущення водіями транспортних засобів перевищення максимально дозваної швидкості руху; фіксація правопорушень в

автоматичному режимі полегшить діяльність підрозділів Національної поліції України, а також надасть додаткові можливості з виявлення та документування правопорушень на автомобільних шляхах.

**Список використаних джерел:**

1. Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМУ від 10.10.2001 року № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

2. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження адміністративної відповідальності у сфері підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами від 20.05.2022 року № 7354. URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-kodeksu-ukraini-pro-administrativni-pravoporushennya-shchodo-zaprovadzhennya-administrativnoi-vidpovidalnosti-u-sferi-pidgotovki-ta-dopusku-vodiiv>

3. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо підвищення відповідальності за систематичні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху від 29.03.2022 року № 7026-1. URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmin-do-kodeksu-ukraini-pro-administrativni-pravoporushennya-shchodo-pidvishchennya-vidpovidalnosti-za-sistematichni-pravoporushennya-u-sferi-zabezpechennya-bezp>

4. Проект Закону про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу від 08.06.2022 року № 7382. URL: <https://www.kmu.gov.ua/bills/proekt-zakonu-pro-vnesennya-zmini-do-kodeksu-pro-administrativni-pravoporushennya-shchodo-posilennya-vidpovidalnosti-za-keruvannya-transportnim-zasobom-v-stani-spyaninnya-v-umovakh-voe>

### **Фещук Юрій Леонідович**

*заступник начальника науково-дослідного центру протипожежного захисту – начальник відділу нормативно-технічного забезпечення Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук*

### **Ніжник Вадим Васильович**

*начальник науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

### **Циганков Андрій Олександрович**

*науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

### **Сізіков Олександр Олександрович**

*провідний науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

## **ОСОБЛИВОСТІ ПЛАНУВАННЯ СИСТЕМ ЗАРЯДКИ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ**

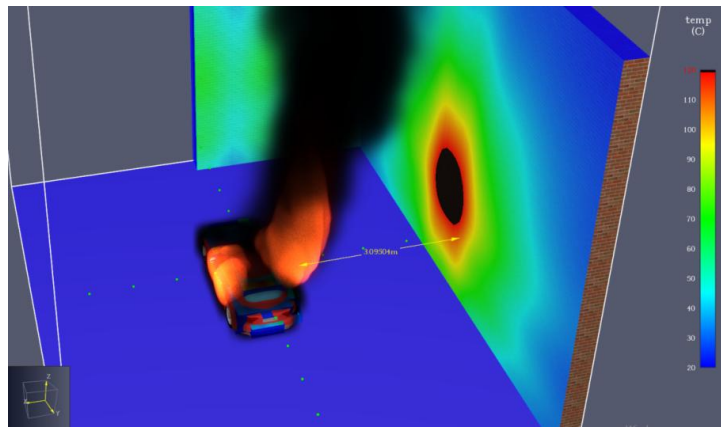
Повноцінне забезпечення безпеки дорожнього руху не можливе без дотримання протипожежних вимог.

Законом України від 11.07.2019 р. № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» [1] передбачено нормоване встановлення обов'язкових параметрів щодо облаштування машиномісць та/або паркомісць для транспортних засобів, оснащених електричними двигунами (одним чи декількома).

У зв'язку з цим, проведено аналіз як вітчизняних та зарубіжних нормативних документів, так і літературних джерел з питань практичного використання зарядних станцій для електромобілів, зокрема [2 – 5]. Проведений аналіз став підґрунтям для розроблення нормованих протипожежних вимог до місць зарядки електромобілів.

Мета дослідження – встановити вимоги до планування систем зарядки електромобілів на автостоянках.

Для досягнення поставленої мети використовувалися аналітичні та теоретичні дослідження, зокрема комп'ютерне моделювання (рисунок 1).



*Рисунок 1. Дослідження займання електромобіля під час зарядки*

З метою забезпечення протипожежного захисту зарядних станцій для електромобілів введено два нових вітчизняних терміни, що базуються на європейській термінології, а саме:

Електрозарядний пункт – місце (група місць) для встановлення електромобіля, обладнане ЗС\*, що влаштовується на автостоянці, гаражі, ЕЗС, АЗС різних видів моторного палива або іншій території з метою тільки зарядки електромобілів без їх зберігання;

Машиномісце із зарядною станцією для електромобілів – машиномісце для встановлення електромобіля, обладнане ЗС\*, що влаштовується в гаражі з метою зарядки електромобілів та їх постійного або тимчасового зберігання.

**Примітка\*** ЗС (Зарядна станція для електромобілів (EV charging station)) – стаціонарна частина обладнання для живлення електромобілів, що підключене до електромережі (п. 3.1.5 ДСТУ EN IEC 61851-1:2021).

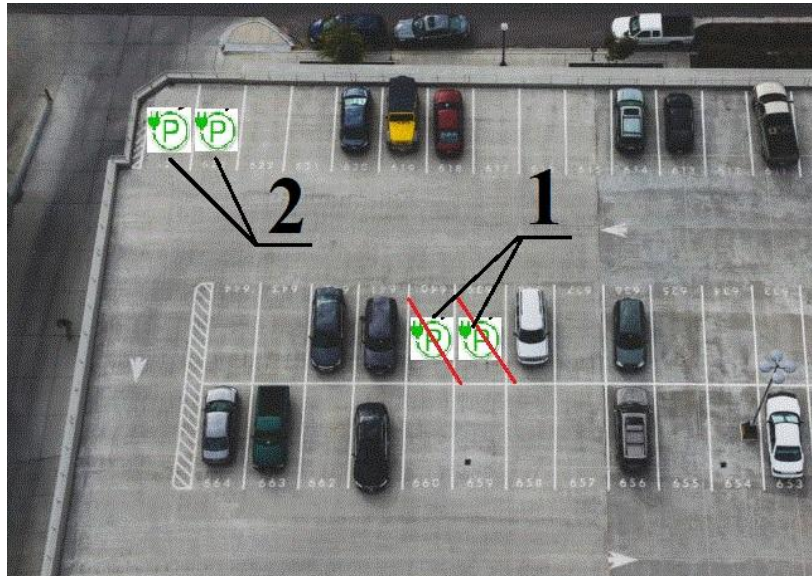
Проведені дослідження дозволили встановити, що планування машиномісць із ЗС та електрозарядних пунктів необхідно здійснювати із урахуванням:

— можливості вільного проїзду до ЗС з урахуванням габаритних розмірів електромобіля;

— наявності площі для машиномісця згідно з [5] (за винятком гаражів індивідуальних житлових будинків та гаражів боксового типу II ступеню вогнестійкості) на кожному ЗС або порт (зарядний кабель), яка включає: вільний прохід до порту (зарядного кабелю) ЗС шириною не менше ніж 1 м, проміжок між електромобілем та ЗС не менше ніж 1 м;

— наявності простору навколо ЗС для вільної циркуляції повітря біля її корпусу відповідно до технічної документації на ЗС.

Окрім того за даними комп'ютерного моделювання встановлено, що на автостоянках електрозарядні пункти потрібно планувати таким чином, щоб забезпечувати відстань не менше ніж 3 м між краєм розмітки електрозарядного пункту та краєм розмітки суміжного машиномісця (в якості критерія бралася критична температура займання суміжних об'єктів). Електрозарядні пункти на автостоянках необхідно проектувати лише під час однорядного паркування (розміщення) механічних транспортних засобів (рисунок 2) та виділяти в групі кількістю до 10 зарядних портів (зарядних кабелів) включно.



*Умовні позначки:*

- 1 – приклад недопустимого місця розміщення електрозарядного пункту;  
 2 – приклад правильного місця розміщення електрозарядного пункту.

*Рисунок 2. Схема розміщення електрозарядного пункту у разі однорядного паркування на автостоянці*

Отже, під час проведення досліджень встановлено вимоги до планування систем зарядки електромобілів на автостоянках. Зокрема визначено, що безпечна протипожежна відстань від електрозарядного пункту до суміжних об'єктів не менше 3 м.

Запропоновані вимоги до планування систем зарядки електромобілів на автостоянках будуть включені до національного стандарту щодо протипожежного захисту систем зарядки електромобілів.

### **Список використаних джерел:**

1. Закон України від 11.07.2019 р. № 2754-VIII «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення доступу до інфраструктури зарядних станцій для електромобілів» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2019 р., № 32, ст. 5).

2. RC59: Recommendations for fire safety when charging electric vehicles. – Fire Protection Association / London Road, Moreton in Marsh. – Gloucestershire GL56 0RH. – London. – 20 p.

3. Electric Vehicle Charging in Residential and Non-Residential Building – Department for Transport. – London, SW1P 4DR. – 20 p.

4. ДСТУ EN IEC 61851-1:2021 (EN IEC 61851-1 :2019, IDT; IEC 61851-1:2017, IDT) Система зарядки електричних транспортних засобів дротова. Частина 1. Загальні вимоги.

5. Державні будівельні норми ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова території. Чинні від 2019-10-01. К.: Мінрегіонбуд України, 2019. 185 с.

**Христич Інна Олександрівна**

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

## **ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД**

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 0120U10561.

Як загальновідомо до початку введення воєнного стану в нашій країні існувало чітке нормативно-правове регулювання безпеки дорожнього руху. 24 лютого 2022 р. після вторгнення військ Російської Федерації на територію нашої країни багато нормативних актів практично перестало застосовуватися. Тому зараз кількість дорожньо-транспортних пригод збільшується, а також їх тяжкість. Хоча зрозуміло, що далеко не всі територіальні одиниці України мають змогу і звітують про дорожньо-транспортні пригоди. Особливо в останні дні, коли відповідно до економії споживання електроенергії, більшість населених пунктів у темній час знеструмлені. При цьому зрозуміло, що і електронні реєстратори порушення правил дорожнього руху, також не працюють. Так, лише в червні 2022 р. було поновлено роботу 128 стаціонарних пристроїв контролю за швидкістю руху.

При цьому зрозуміло, що під час воєнного стану багато водіїв отримали водійські посвідчення за скороченою програмою підготовки. Це також призводить до більшої кількості фактів порушення правил безпеки дорожнього руху. Тому з 24 липня 2022 р. змінили вимоги щодо отримання водійських посвідчень. Але при цьому дозволено автоматично продовжувати термін дії водійських посвідчень, строк дії яких спливає, протягом усього терміну дії воєнного стану.

Також відключення світлофорів призводить до збільшення порушень правил безпеки дорожнього руху, хоча це пояснюють також економією споживання електроенергії. Але треба мати на увазі, що завжди світлофори встановлювалися лише там, де вони були необхідні з метою запобігання вчинення дорожньо-транспортних пригод, тому їх відключення дуже небезпечно.

В Правилах дорожнього руху України [1] записано, що необхідно застосовувати флікери – маленькі значки або наклейки, які відбивають світло в темряві. Вони допомагають побачити пішохода в нічний час. Флікери можна розмістити на рюкзаку, куртці, руці або джинсах, а також на взутті. При їзді з ближнім світлом відстань, при якій можна помітити пішохода 25 – 30 метрів, а якщо у людини є флікер, то вона збільшується до 130 – 140 метрів. А водій, що їде в машині з включеним дальнім світлом, може побачити флікер з відстані 400 метрів. При цьому не передбачено ніякого покарання за їх невикористання

в Україні, хоча відомо, що у таких країнах як Велика Британія, Фінляндія, Естонія, використання флікерів є обов'язковим згідно з їхніми Правилами дорожнього руху. При цьому встановлено, що кількість ДТП за участю пішоходів у цих державах значно знизилася після прийняття рішень про використання флікерів.

За час воєнного стану в нашій країні російські загарбники знищили, вкрали або понівечили багато транспортних засобів, тим паче що ці дії росіяни продовжують. Відповідно з метою поновлення кількості автомобілів було дозволено ввезення їх в Україну без сплати мита. Лише з 1 липня відмінили ввезення автомобілів без сплати мита. Тому зразу після закінчення воєнного стану необхідно провести інвентаризацію усіх транспортних засобів, щоб встановити реальну чисельність їх в країні, а також власників усіх транспортних засобів.

Обов'язково буде необхідно і після перездачі іспиту особами, які отримали водійські посвідчення під час військового стану, отримання їх на постійній основі.

Необхідно більше уваги приділяти і збільшенню електротранспорту. Лише у травні 2022 р. кількість проданого електротранспорту зросла в 5 разів. Зрозуміло, що і кількість дорожньо-транспортних пригод з їх участю також зростає.

Зрозуміло, що це тимчасові складнощі, ми всі розраховуємо на нашу перемогу і вже зараз повинні передбачати можливості вдосконалення безпеки дорожнього руху у повоєнний період. Тому вважаємо, що значну увагу зараз необхідно приділити неухильному виконанню інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [2].

Крім того необхідно підвищувати культуру поведінки на дорогах усіх учасників дорожнього руху. Водіям їздити з відповідної швидкістю, якщо вжили алкоголь не сідати за кермо транспортного засобу. Пішоходам не переходити автомобільні шляхи, якщо цей перехід не позначено.

Поки що основними документами з приводу розроблення безпеки дорожнього руху на державному рівні в Україні є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [3] та Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. [4]. Але зрозуміло, що їх прийдеться доробляти з урахуванням реальної дійсності, а також необхідністю пролонгування їх у часі.

Усе це підкреслює необхідність у своєчасній розробці нових нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, особливо при вступі до Європейського Союзу.



### **Список використаних джерел:**

1. Правила дорожнього руху. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

2. Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 10 листопада 2015 р. за № 1408/27853. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text>.

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text>.

4. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. : Постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21 груд. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.

## **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*

### **АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВАНТАЖОВІДПРАВНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВЕЛИКОВАГОВИХ ТА ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ**

Законом України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» від 29.06.2021 р. № 1582-IX, Кодекс України про адміністративні правопорушення було доповнено статтею 132-2 «Порушення вимог оформлення та внесення відомостей до товарно-транспортної накладної або інших визначених законодавством документів на вантаж», якою було запроваджено адміністративну відповідальність за внесення (зазначення) вантажовідправником недостовірних відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа на вантаж, що не відповідають фактичним даним, який перевозиться, а так само внесення (зазначення) вантажовідправником відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа, які перевищують параметри, встановлені законодавством, за відсутності оформленого дозволу на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

Зважаючи на дискусійність запроваджених норм, після набуття чинності зазначеного закону, група народних депутатів зареєструвала новий законопроект № 6222 від 26.10.2021 «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо усунення дискримінації вантажовідправника за порушення вимог вагового контролю», який був схвалений Верховною Радою України та набув чинності 26.10.2022 року [1].

Після запроваджених змін диспозиція ст. 132-2 КУпАП містить у собі два склади адміністративних проступків:

1) Внесення (зазначення) вантажовідправником відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа на вантаж, що не відповідають фактичним даним, які перевищують нормативно встановлені законодавством вагові або габаритні параметри, крім вантажовідправника, який одночасно є перевізником цього вантажу;

2) внесення (зазначення) вантажовідправником відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа на вантаж, що перевищують нормативно встановлені законодавством вагові або габаритні параметри від 5 відсотків до 10 відсотків включно, за відсутності оформленого дозволу на проїзд

автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

Кваліфікуючою ознакою цих правопорушень є ступінь перевищення нормативно встановлених вагових або габаритних параметрів: від 5 відсотків до 10 відсотків включно; понад 10 відсотків, але не більше 20 відсотків включно; понад 20 відсотків, але не більше 30 відсотків включно; та понад 30 відсотків. Залежно від значущості таких перевищень, відповідними частинами цієї статті передбачена відповідальність від п'ятиста до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Визначення адміністративним правопорушенням внесення (зазначення) вантажовідправником недостовірних відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа на вантаж, що не відповідають фактичним даним, який перевозиться, передбаченим ст. 132-2 КУпАП, є порушенням вимог ст. 61 Конституції України, відповідно до якої ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення.

Зазначене діяння, на сьогодні підпадає під ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 358 Кримінального кодексу України «Підроблення документів, печаток, штампів та бланків, збут чи використання підроблених документів, печаток, штампів», яка визнає злочином підроблення посвідчення або іншого офіційного документа, який видається чи посвідчується підприємством, установою, організацією, громадянином-підприємцем, нотаріусом, державним реєстратором, суб'єктом державної реєстрації прав, особою, яка уповноважена на виконання функцій держави щодо реєстрації юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань, державним виконавцем, приватним виконавцем, аудитором чи іншою особою, яка має право видавати чи посвідчувати такі документи, і який надає права або звільняє від обов'язків, з метою використання його підроблювачем чи іншою особою або збут такого документа, а також виготовлення підроблених печаток, штампів чи бланків підприємств, установ чи організацій незалежно від форми власності, інших офіційних печаток, штампів чи бланків з тією самою метою або їх збут. Такі дії з криміналістичної точки зору визнаються інтелектуальною підробкою, яка полягає у складанні та видачі правильного за формою та виготовленням документа, але такий документ містить свідомо неправдиві відомості [2].

Тому, встановлення додаткового виду юридичної відповідальності дає підстави для притягнення особи до «подвійної відповідальності», що є порушенням конституційних принципів та міжнародних норм. Крім того, відповідно до ст. 9 КУпАП, адміністративна відповідальність настає лише у разі, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності.

Віднесення до адміністративного правопорушення дій, спрямованих на внесення (зазначення) вантажовідправником відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа, які перевищують параметри, встановлені

законодавством, за відсутності оформленого дозволу на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, не відповідає діючим правовим нормам, що регулюють суспільні відносини у сфері транспортних перевезень за наступних підстав:

1) відповідно до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363, вантажовідправник – це фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення. Дозвіл на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, згідно із Постановою Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 р. № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» видається перевізникові уповноваженим підрозділом Національної поліції України. Здійснювати контроль та перевірку отриманого дозволу під час руху транспортного засобу дозволяється лише підрозділам Національної поліції України. Вантажовідправник не має повноважень щодо видання та перевірки дозволу, а отже й не може нести відповідальність за його відсутність у перевізника. Права та обов'язки вантажовідправника не передбачають можливість будь-якої перевірки дозвільних документів у перевізника. Більш того, п.п. 8.1., 8.2. Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні визначають, що типи та кількість рухомого складу, потрібного для виконання перевезень вантажів визначаються перевізником залежно від обсягу і характеру перевезень. Також, саме перевізник зобов'язаний забезпечувати своєчасну подачу справного рухомого складу, придатного для перевезення вантажів відповідно до заявки та такого, що відповідає санітарним нормам [3].

Отже, обов'язок надати необхідний транспортний засіб, що відповідає усім вимогам, у тому числі, щодо наявності необхідних дозвільних документів, покладається виключно на перевізника.

У зв'язку з вищевикладеним, притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 132-2 КУпАП вантажовідправника за внесення (зазначення) ним відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа, які перевищують параметри, встановлені законодавством, за відсутності оформленого дозволу на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, є грубим порушенням законодавства України у сфері юридичної відповідальності осіб;

2) внесення (зазначення) вантажовідправником відомостей про масу або габарити вантажу до товарно-транспортної накладної або іншого визначеного законодавством документа, які перевищують параметри, встановлені законодавством, тобто внесення до офіційного документу інформації, яка містить об'єктивну істину, що може використовуватися як доказ у справі про адміністративне правопорушення, у жодному разі не може визнаватися протиправною поведінкою, адже це є обов'язком вантажовідправника, що

закріплено у Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Відповідно до п. 11.3. цих Правил товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів автомобільним транспортом виписує замовник (вантажовідправник) у трьох примірниках та засвідчує всі примірники власним відписом. Запис у товарно-транспортній накладній про вантаж виконується замовником (п. 10.13).

Таким чином, притягнення особи до адміністративної відповідальності за належне виконання покладених на неї чинним нормативно-правовим актом певних обов'язків є нонсенсом.

Отже, зважаючи на наведені аргументи, слід дійти висновку, що чинні норми статті 132-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, мають розбіжності та конфліктують з іншими чинними нормативно-правовими актами України, що регулюють суспільні відносини у сфері автотранспортних перевезень, і тому зазначена стаття в цій редакції має бути виключена Кодексу України про адміністративні правопорушення.

#### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104> (дата звернення: 07.11.2022).
2. Кримінальний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 07.11.2022).
3. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#n18> (дата звернення: 07.11.2022).

### **Шафорост Сергій Олегович**

*старший викладач кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону факультету забезпечення оперативно-службової діяльності Національної академії Державної прикордонної служби України ім. Б. Хмельницького*

### **Головня Сергій Борисович**

*доцент кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону факультету забезпечення оперативно-службової діяльності Національної академії Державної прикордонної служби України ім. Б. Хмельницького*

### **Партика Сергій Вікторович**

*старший викладач кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону факультету забезпечення оперативно-службової діяльності Національної академії Державної прикордонної служби України ім. Б. Хмельницького*

## **ВИКОРИСТАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗВУКОВИХ ТА СВІТЛОВИХ СИГНАЛЬНИХ ПРИСТРОЇВ НА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБАХ СЛУЖБИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ**

15 вересня 2022 року на регульованому перехресті у місті Броди легковий автомобіль зіштовхнувся з бойовим броньованим автомобілем, який рухався у складі колони військової техніки. У результаті дорожньо-транспортної пригоди загинули троє дорослих та дитина, ще четверо осіб потрапили до лікарні. ДБР зареєструвало кримінальне провадження за фактом порушення правил водіння [1]. Слід відмітити, що колона техніки рухалася у супроводі автомобіля служби безпеки дорожнього руху (далі – СБДР) одного з органів охорони кордону (далі – ООДК) Державної прикордонної служби України (далі – ДПСУ). На вказаному транспортному засобі були увімкнені пробліскові маячки синього кольору. По факту ДТП слідство триває, тому не можна стверджувати про причини, що її спричинили. При цьому слід врахувати умови недостатньої видимості, спричинені погодою, захисне забарвлення техніки, яка рухалася у складі колони, і супровід одного автомобіля з синіми проблісковими маячками. Всі ці фактори разом могли вплинути на те, що водій легкового автомобіля не побачив небезпеки та не зміг своєчасно відреагувати.

З початком відкритого вторгнення почалося активне постачання силам оборони та безпеки озброєння та техніки. З метою недопущення їх пошкодження або знищення на шляхах постачання до адресатів, обмеження інформації про кількість та склад вантажів, доставка здійснюється максимально розсосереджено, з додержанням заходів маскуванню. Один з способів – у складі колон транспортних засобів. З метою підвищення оперативності перевезень

такий рух здійснюється у супроводі машин СБДР. Ця задача входить до переліку основних завдань СБДР ДПСУ на всіх рівнях, а саме [2]:

- 1) СБДР Адміністрації ДПСУ;
- 2) СБДР регіональних управлінь ДПСУ;
- 3) СБДР органів центрального підпорядкування ДПСУ;
- 4) СБДР ООДК, морської охорони, забезпечення та навчальних закладів ДПСУ.

У відповідності до Питань використання спеціальних звукових та світлових сигнальних пристроїв на транспортних засобах на автомобілях СБДР ДПСУ встановлюються та використовуються спеціальні звукові та світлові сигнальні пристрої синього кольору [3]. Згідно Правил дорожнього руху це надає перевагу та забезпечує безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу і супроводжуваних ним транспортних засобів. Але, у випадку руху у складі колони більше п'яти машин, її необхідно розділяти на групи, оскільки автомобілі СБДР ДПСУ не відносяться до оперативних транспортних засобів. Таким чином виникає імовірність втрати контролю за складом колони. У разі її розривів необхідно зупинити супроводжувані транспортні засоби та чекати усіх, хто відстав, у контрольних точках або місцях збору. Через це термін виконання завдань збільшується. Можливий вихід з такої ситуації – залучення представників відповідних підрозділів Національної поліції, яким надано дозвіл використовувати спеціальні світлові сигнальні пристрої із світловими сигналами червоного, зеленого кольорів. Але в умовах воєнного стану це неможливо у зв'язку з великою кількістю перевезень, які потребують такого супроводу, та завантаженням представників Національної поліції поточними завданнями.

Можливі шляхи виходу з даної ситуації:

1) віднести до оперативних транспортних засобів штатні автомобілі СБДР ДПСУ з нанесеними кольорографічними схемами та обладнані спеціальними світловими та гучномовними пристроями, що відповідають вимогам ДСТУ 3849:2018;

2) надати дозвіл на період дії воєнного стану обладнувати автомобілі СБДР ДПСУ спеціальними світловими сигнальними пристроями із світловими сигналами червоного, зеленого кольорів.

З метою недопущення зловживань з боку представників СБДР ДПСУ та забезпечення постійного контролю за використанням цих пристроїв їх розподіл можна зробити наступним чином: для автомобілів СБДР Адміністрації, регіональних управлінь, органів центрального підпорядкування ДПСУ – надати дозвіл на обладнання світловими сигналами червоного кольору, а СБДР ООДК, морської охорони, забезпечення та навчальних закладів ДПСУ – зеленого кольору. Супровід колон здійснювати наступним чином: попереду колони – автомобіль СБДР Адміністрації, регіональних управлінь, органів центрального підпорядкування ДПСУ з увімкненими пробісковими маячками синього і червоного або лише червоного кольору; замикає колону – автомобіль СБДР ООДК, морської охорони, забезпечення та навчальних закладів ДПСУ з

увімкненими проблісковими маячками зеленого або синього і зеленого кольорів.

Перелічені заходи дозволять покращити процеси перевезень у ДПСУ шляхом підвищення їх оперативності, а також зберегти життя і здоров'я інших учасників дорожнього руху (за умови додержання ними вимог Правил дорожнього руху).

#### **Список використаних джерел:**

1. ДБР розслідує обставини ДТП у Бродях за участю військової техніки. *Державне бюро розслідувань. Новини* : веб-сайт. URL: <https://dbr.gov.ua/news/dbr-rozslidue-obstavini-dtp-u-brodah-za-uchastyu-vijskovoї-tehnikі> (дата звернення: 16.09.2022).

2. Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху Державної прикордонної служби України : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 23.05.2016 № 404 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0869-16> (дата звернення: 21.10.2022).

3. Питання використання спеціальних звукових та світлових сигнальних пристроїв на транспортних засобах : Постанова Кабінету Міністрів України від 22.03.2017 № 176 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/176-2017-%D0%BF> (дата звернення: 27.10.2022).



## **Шеховцова Вікторія Володимирівна**

*старший науковий співробітник відділу організації наукової роботи Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук*

### **ЩОДО ПИТАННЯ ОБРАХУНКУ ВАРТОСТІ ЖИТТЯ ЛЮДИНИ ТА СУКУПНОГО ЗБИТКУ ВІД ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

На сьогодні безпека дорожнього руху є основним елементом розвитку суспільства. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 року за № 1360-р було схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. У преамбулі цього документу стверджується, що і «на сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є досить високим». І якщо в перші місяці воєнних дій, цифри ДТП зменшилися, то вже на цей час, вони майже сягають рівня позаминулого періоду. Чому українці так безпечно ставляться до власного життя? Чому в Україні рівень смертності у ДТП перевищує показники західноєвропейських країн у 3-4 рази?

Війна вже забрала велетенську кількість життів. Невже українцеві, що іде автомобілем вулицею міста чи селища, якого не дуже торкнулися воєнні дії, менше хочеться жити, ніж європейцю? Так, в Європі більші штрафи, є кримінальна відповідальність за вживання алкоголю за кермом, розвинена висока культура поведінки на дорогах, але головне – вони цінують власне життя і знають його вартість.

Отже, серед кілька десятків причин безпрецедентної ситуації на дорогах України є відсутність виваженої економічної оцінки вартості життя та здоров'я людини та завданих економіці держави збитків від дорожньо-транспортних пригод. Безперечно, вартість життя і кількість дорожніх аварій взаємопов'язані. Чим більша вартість життя, тим більше людина усвідомлює свою цінність, менше ризикує, а отже відповідно зменшується кількість ДТП.

З часу прийняття Стратегії, наш уряд вважає розробку обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданих економіці збитків від ДТП пріоритетним завданням. На жаль, розроблена ще в 2019 році, Методика економічних втрат у зв'язку з загибеллю або пораненням (травмуванням) людей унаслідок дорожньо-транспортних пригод не стоїть на одному рівні з подібними документами європейських країн. Україна як держава досі неефективно розподіляє кошти на безпеку дорожнього руху.

Поміркуємо, грошова цінність людських втрат національними економіками країн-членів ЄС (за рахунок запобігання ДТП), за період 2010-2020 років, становить 156 млрд. євро. За цими цифрами стоїть життя багатьох людей.

В Європі гроші рахують ретельно, на основі наукових методів і вже багато років. Так, в Австрії офіційні витрати з бюджету, пов'язані з одним смертельним випадком у результаті ДТП дорівнюють приблизно 3,0 млн. грн. Європейці розрізняють у цих витратах: основні, незначні та інші. До основних відносять людські та демографічні втрати, витрати на роботу поліції. І як не

дивно для нас, до незначних втрат відносять транспортний засіб, що вийшов з ладу.

В світі склалися три основні підходи до методики оцінки вартості ДТП:

- підхід на основі витрат на реституцію. Це витрати, необхідні для лікування потерпілого від ДТП, а також ті додаткові витрати сім'ї у ситуації, яка існувала б, яки вони не потрапили у ДТП;

- підхід, пов'язаний з людським капіталом, що ґрунтується на оцінці економічної вигоди для суспільства, від того що людина (працівник) не потрапила в аварію;

- підхід готовності платити враховує суму, яку суспільство готово платити за зниження ризику.

Українські науковці в цей складний для нашої держави час, не полишають проведення аналітичних досліджень та розробок по цих напрямках. Наприклад, професор О. Щетініна вже не один рік вивчає дані проблеми, та рекомендує для формування стратегії соціально-економічного розвитку держави використовувати показник статистичного життя людини на рівні 18 млн. грн.

Спираючись на європейський досвід і з метою знизити рівень ДТП українські активісти організували власне дослідження щодо вартості життя українця. Глобальне дослідження з оцінки вартості життя та визначення збитків від дорожньо-транспортних пригод було замовлено Національною програмою з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді Traffic Challenge. Українськими та іноземними експертами, згідно дослідження Traffic Challenge, було розроблено три підходи до методики обрахунків витрат, пов'язаних з ДТП. Перший підхід – обрахунок економічних втрат і витрат держави, другий – обрахунок економічних втрат та витрат держави і домашніх господарств, третій – європейський обрахунок. Останній найбільше використовується країнами Європи. Він базується на врахуванні всіх витрат – від витрат держави до моральних збитків постраждалих.

Згідно з цим методом обрахування вартість життя нашого співвітчизника становить близько 11 млн. грн. Якщо врахувати кількість смертельних ДТП в 2021 році, то загальний економічний збиток держави приблизно сягає 45 млрд. грн.

Цифри вражають. Українці повинні розуміти свою власну цінність, знати вартість життя, знати чого вимагати від держави, від страховиків, від особи, яка заподіяла шкоду. Але, якими б не були державні чи страхові виплати, вони не повернуть людині життя чи здоров'я.

Безпека на дорозі, не повинно бути порожніми словами. Правила дорожнього руху необхідно вивчати не з примусу, бо це питання життя і смерті. А знання вартості життя, надасть людині можливість відстоювати свої права та інтереси, перестати бути пасивною у питаннях власної цінності.

### **Список використаних джерел:**

1. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF>

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80>

## **Шрамко Сабріє Сейтжеліївна**

*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, старший дослідник*

### **СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ВТРАТИ ВІД ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Продовж 2019-2021 років в Україні внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) загинуло понад 10 тис. людей, майже 94 тис. отримали травми. І хоча прослідковується тенденція до незначного зменшення кількості ДТП та, відповідно, загиблих та травмованих, ситуація з безпекою на дорогах в Україні залишається складною. Стан безпеки дорожнього руху є бар'єром на шляху до сталого суспільного розвитку. У світлі необхідності принципів змін у формуванні світової соціально-економічної політики побудови суспільства зі всіма можливостями для самореалізації людини, проблема безпеки дорожнього руху є глобальним викликом для країни. Адже забезпечення безпеки дорожнього руху є важливою складовою комфортного проживання людей, суттєво зменшує економічні збитки і соціальні наслідки від дорожньо-транспортних пригод.

Соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму за підрахунками Світового банку оцінюються в майже 70 млрд грн на рік. Це складає приблизно 2% ВВП [1]. Загибель людей внаслідок ДТП завдає Україні величезні матеріально-людські збитки. Лише кількість потенційних років втраченого життя (YPLL) внаслідок передчасної смерті в Україні у 2020 р. склало 98 039,22 років, а кількість працездатних років – 82 677. У матеріальному вимірі збитки від непрожитого життя дорівнюють майже 308 млн доларів США [2].

За рекомендацією Світового Банку використовується методика оцінки економічних втрат від ДТП, відповідно до якої смертельний випадок оцінюється близько 70 ВВП на одну особу, а випадок тяжкого травмування – 17 ВВП. За такими підрахунками Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України оцінено, що вартість соціально-економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від ДТП та їх наслідків тільки за 2019 рік становить близько 4,79 млрд. доларів США (3,18 % ВВП України) [5, с. 9].

Загалом соціально-економічні втрати дорожньо-транспортних пригод складаються з різних компонентів. Серед них можна виокремити такі:

- медичні витрати (витрати на стаціонарне та амбулаторне лікування, соціальне забезпечення, допомогу по інвалідності, санаторна реабілітація);
- людські втрати: нематеріальна вартість втраченої якості життя та втрачених років життя;

- адміністративні втрати (виїзд швидкої і транспортування травмованих, робота поліції, пожежної служби, виплати страхових компаній, судові витрати);
- майнові збитки: пошкодження транспортних засобів, дорожньої інфраструктури, вантажів та особистого майна;
- інші втрати, такі як втрата часу через порушення руху громадського транспорту внаслідок ДТП, неможливість користування транспортом і витрати на поховання.

Зважаючи на те, що навіть приблизна загальна оцінка соціально-економічних втрат внаслідок ДТП в Україні досягає величезних масштабів, то від інвестицій у безпеку дорожнього руху можна очікувати значних вигід, не говорячи вже про збережені життя. Аналіз витрат і результатів запроваджених заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, проведений іноземними дослідниками, демонструє, що вигоди від інвестицій у безпеку дорожнього руху перевищують втрати внаслідок ДТП [4]. Це, зокрема, стосується і зниження кількості летальних випадків на дорогах. За підрахунками вартості ДТП в 31 європейській країні, лише грошова оцінка запобігання летального випадку варіюється від 0,7 до 3,0 млн євро. Оцінка запобігання тяжкої травми складає від 2,5% до 34,0% від суми одного летального випадку, а оцінка запобігання однієї легкої травми – від 0,03% до 4,2% від суми одного летального випадку. Загальні же втрати від ДТП нараховують 0,4–4,1% ВВП цих країн [3].

Огляд ситуації на дорогах у низці країн-членів ЄС свідчить, що дорожня безпека значно покращилася завдяки запровадженню важливих індивідуальних заходів, як-от: підвищення безпеки інфраструктури шляхом додавання огорож, тротуарів і велосипедних доріжок; підвищення стандартів правил експлуатації транспортних засобів; прийняття та забезпечення дотримання законодавства, що стосується перевищення швидкості, керування автомобілем у стані сп'яніння, використання ременів безпеки (шоломів та ін.).

За офіційною статистикою в Україні найбільше травмованих і загиблих від перевищення швидкості та порушення правил маневрування. Тому з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху у 2021 році поліція розпочала використання чотирьох спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі (спецавтомобілі «Фантом»). Автомобілі оснащені інтегрованою системою контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків із автоматичною перевіркою в базах даних. Завдяки вжитим заходам вдалося дещо покращити безпекову ситуацію на автошляхах держави. Так, при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилося на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях [6].

Як ми бачимо, певні зрушення у напрямку убезпечення дорожнього руху вже здійснювалися. Війна в Україні внесла свої корективи у реалізацію запланованих заходів, фактично залишивши сферу безпеки дорожнього руху без регулювання. Водночас ті загрози, з якими стикнулося наше суспільство, не

повинні відводити на задній план проблему смертності та травматизму на дорогах України.

У контексті висловленого пропонуємо таке: удосконалення системи збору інформації про ДТП, її обробки, дослідження та аналізу з метою розробки та впровадження більш ефективних превентивних заходів; оцінки ефективності та результативності впроваджуваних заходів для визначення пріоритетності фінансування; проведення обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від ДТП. На нашу думку, лише послідовне та виважене запровадження ефективних заходів наблизять Україну до досягнення мети Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, а саме зниження високої смертності, травматизму, матеріальних витрат внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 року.

### Список використаних джерел:

1. Ми хочемо знизити смертність на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 року, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mi-hochemo-zniziti-smertnist-na-dorogah-vnaslidok-dtp-shchonajmenshe-na-30-do-2024-roku-vladislav-kriklij> (дата звернення: 25.10.2022).

2. Batyrgareieva V. S., Shramko S. S., Samoiloa O. M. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social–legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV, Issue 11 Part 2, November 2021. P. 2870-2876.

3. Wijnen W., Weijermars W., Schoeters A., Berghe W., Bauer R. and etc. An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*. Vol. 113. 2019. P. 318-327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>.

4. Daniels St., Martensen H., Schoeters A., Berghe W., Papadimitriou E., Apostolos Ziakopoulos A. A systematic cost-benefit analysis of 29 road safety measures. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 133, 2019, 105292. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105292>.

5. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. Київ : Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України, 2020. 134 с.

6. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2021 році. URL : [https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/Zvit\\_NPU\\_2021\\_.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/Zvit_NPU_2021_.pdf) (дата звернення: 25.10.2022).

**Щуцька Юлія Вадимівна**

*слухач магістратури Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Кадала Віталій Віталійович**

*доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)*

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОБЛЕМАТИЧНИХ СЕГМЕНТІВ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ: БЕЗПЕКА РУХУ ТА ЯКІСНИЙ КОМПОНЕНТ ПОСЛУГ ПО ПЕРЕВЕЗЕННЮ**

Надання якісних послуг по перевезенню пасажирів, багажу та різного виду вантажів вважається ключовим стимулом для розвитку підприємств залізничного транспорту. Проте питання загострюється з кожним роком так, як знос рухомого та нерухомого складу підприємств залізничної галузі досяг критичної межі, освоєння капіталовкладень в оновлення локомотивів, вагонів та іншого виду основних засобів за останнє десятиліття склало лише від 60-65%, нестача власного фінансового ресурсу призвело до аварійних ситуацій, котрі негативно вплинули на виконання наміченого обсягу перевезень різного виду. Крім того, практично уповільнилося адаптування інвестиційних інноваційних програм здатних позитивно вплинути на різні параметри розвитку підприємств залізничної галузі.

Питання забезпечення безпеки руху на залізниці постійно знаходиться в полі зору законодавців, науковців та фахівців-практиків у контексті його вирішення. Чисельні наукові праці вказують на те, що проблема не є новою проте пошук її рішення триває. Серед науковців, котрі присвятили свої дослідження проблемі безпеки руху на залізничному транспорті та підвищенню якісних параметрів транспортної послуги варто відзначити таких як Н. Є. Каличева [1], М. В. Корінь [2], І. В. Токмакова [3], І. П. Федорко [4] та інші. Однак, відзначаючи високий рівень запропонованих пропозицій науковців щодо підвищення рівня якісного обслуговування пасажиропотоків та вантажопотоків, проте не достатньо визначений їх вплив та взаємозв'язок з покращенням ситуації щодо безпеки руху залізницею. Ми вважаємо, що потребує більш ґрунтовного дослідження питання збалансованого розвитку якості транспортної послуги з інноваційними напрямками покращення ситуації з безпекою руху взагалі.

Справедливо відзначає Г. В. Обруч [5] «...останніми роками плани з капітального інвестування залізничного транспорту систематично не виконувалися, що призвело до подальшого погіршення технічного стану рухомого складу та залізничної інфраструктури і скорочення експлуатаційного ресурсу підприємств залізничної галузі. В свою чергу, Н. Є. Каличева [1] стверджує, що «...результатом технічної деградації залізничного транспорту і зниження його пропускної та провізної спроможності стали катастрофічне погіршення якості послуг підприємств залізничної галузі та поступова втрата

частки ринку вантажних перевезень на користь інших видів транспорту». З огляду на зазначене сьогодні вкрай важливого значення набуває відновлення довіри споживачів і забезпечення збалансованого розвитку послуг підприємств залізничного транспорту на основі використання новітніх інноваційних рішень у цій сфері, котрі призведуть як до більш безпечного руху на залізничному транспорті, так і до покращення якості транспортної послуги по перевезенням.

М. В. Корінь [2], досліджуючи проблему розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва дійшла висновку, що «...багаторічне пристосування споживачів послуг підприємств залізничного транспорту до обмежених технологічних і технічних можливостей підприємств галузі, нерозвиненість комплексних транспортних послуг і низький рівень безпеки руху, мультимодальності та цифрового оснащення транспортного обслуговування зумовлює подальше зниження конкурентоспроможності й ефективності функціонування підприємств залізничного транспорту».

Як зауважують С. Л. Шульц та О. М. Луцків [6] в умовах військових дій більшість та залізничних перевезень українського експорту до ЄС та на світові ринки здійснюється через Європу, що створює «логістичні корки» в їхньому потоці. Залізниця сьогодні працює і доставляє грузи до 13 прикордонних переходів, а саме до Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини та Молдови. В умовах сьогодні основними транзитними країнами для України стають Польща та Румунія, які обслуговують 60-70% експортних залізничних перевезень. Зауважимо, що залізниця сьогодні використовує лише близько 40% своєї потенційної спроможності. Потенційна здатність щодо перевалки вантажів, зокрема на експорт, становила 3400 вагонів на добу (або 220 тонн вантажу). Фактично зараз залізниця спроможна відвантажувати за добу не більше 1900 вагонів, а час очікування для перетину кордону може сягати 25 діб [7]. Така ситуація у транспортній логістиці зумовлена нерівномірним розподілом вантажів на різних ділянках кордону, обмеженою технічною спроможністю перевезень через нестачу рухомого складу, проблемами зі складуванням і контейнеризацією продукції, що не сприяє підвищенню рівня безпеки та якості надання транспортних послуг.

Таким чином, аналізуючи сучасний стан і тенденції розвитку підприємств залізничного транспорту, можна дійти висновку щодо критичної технічної деградації, фінансової дестабілізації діяльності та зниження якості транспортного сервісу підприємств залізничної галузі, що в сукупності призводить до зниження рівня безпеки перевезень різного спрямування. Наразі клієнти та інші стейкхолдери відмічають невідповідність транспортних послуг критеріям збалансованого розвитку за показниками технічного стану, надійності та безпеки руху, логістичної ефективності, ресурсозбереження та клієнторієнтованості. З метою покращення безпеки руху та якості надання транспортних послуг, необхідно впроваджувати заходи на усунення існуючих негативних моментів у діяльності підприємств залізничної галузі.



### **Список використаних джерел:**

1. Каличева Н. Є. Забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту (методологічні аспекти): монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2019. 392 с.
2. Корінь М. В. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва: монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2019. 401 с.
3. Токмакова І. В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: монографія. Х. : УкрДУЗТ, 2015. 403 с.
4. Федорко І. П. Управління розвитком послуг підприємств залізничного транспорту України в умовах євроінтеграції : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Харків, 2015. 220 с.
5. Обруч Г. В. Теоретичні основи забезпечення збалансованого розвитку послуг підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *БІЗНЕСІНФОРМ*.2021. № 4. С.135-141.
6. Шульц С. Л., Луцків О. М. Проблеми функціонування транспортної інфраструктури та логістики України в умовах воєнного часу. *Регіональна економіка*. 2022. № 2.
7. Обмеження логістичних можливостей та експортні питання під час військових дій. Запорізька торгово-промислова палата: сайт. 04.05.2022. URL: <https://www.cci.zp.ua/vebinar-obmezheniya-logistychnyhmozhlyvostej-ta-eksportni-pytannya-pid-chas-vijskovyh-dij-videozapys>

**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*

## **ОГЛЯД ДЕЯКИХ АСПЕКТІВ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ ТА НІМЕЧЧИНІ**

В Німеччині, як і в Україні, законодавець, забезпечуючи безпеку дорожнього руху, встановлює Правила дорожнього руху (Verkehrsregeln) та інші законодавчі акти, за для регулювання дорожнього руху, якими передбачена як адміністративна так і кримінальна відповідальність (в окремих випадках настає цивільно-правова відповідальність).

Найбільш поширеними є заходи адміністративного впливу, які мають застосовуватися згідно Кодексу України про адміністративні правопорушення [1] при вчиненні адміністративних правопорушень, що пов'язані з дорожнім рухом. Суб'єктами правопорушень є фізичні деліктоздатні особи, які досягнули 16-річного віку.

Більшість випадків порушення ПДР, мають формальний склад (за які настає адміністративна відповідальність), і накладення санкції стає можливим після встановлення фактів порушень правил, норм і стандартів безпеки руху та експлуатації транспорту.

Як і для інших правопорушень, які мають формальний склад, установлення причинно-наслідкового зв'язку між правопорушенням та настанням чи можливим настанням шкідливих наслідків є необов'язковим. Санкції за порушення ПДР накладаються органами внутрішніх справ (у т.ч. працівники підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху), а у разі, якщо передбачено оплатне вилучення ТЗ, громадські роботи, позбавлення прав керування ТЗ, адміністративний арешт, санкції накладаються судом [1].

Більшість вищезгаданих порушень, є порушеннями статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення [1] і зазвичай, порушення правил дорожнього руху тягне адміністративну відповідальність у вигляді штрафу. Враховуючи наслідки порушення, відповідальність може бути кваліфікована як кримінальна та призвести до позбавлення волі.

Якщо порушення Правил дорожнього руху призвели до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, при якому загинули або були травмовані люди, або вчинено інші злочини на дорозі, особи, винні в цьому, притягаються до відповідальності згідно Кримінального кодексу [2]. Відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами передбачена статтею 286 Кримінального кодексу України. З фабули статті вбачається, що відповідальність за цією статтею настає у випадку заподіяння потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або ті самі діяння, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження. Ступінь тяжкості заподіяних наслідків встановлюється судово-медичною

експертизою відповідно до чинних «Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень» затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 року № 6 [3].

У Німеччині, усі, хто потрапив у ДТП, повинні залишатися на місці пригоди, щоб її можна було оглянути. Це правило поширюється як на зіткнення з травмами, так і на обставини з паркуванням. Якщо учасники дорожнього руху нехтують цим правилом і тікають, то законодавець кваліфікує самовільне залишення з місця ДТП як кримінальний злочин передбачаючи покарання у вигляді позбавлення волі на строк до трьох років або штраф (відповідно до ст. 142 (1) Кримінального кодексу Німеччини). Якщо ж учасник ДТП звернувся до поліції протягом 24 годин після аварії, суд може розцінити цю дію як пом'якшення покарання (за умови встановлення його вини). Але такий варіант можливий тільки в тому випадку, якщо завдана шкода майну є незначною [4].

Закон передбачає, що у разі аварії кожна людина зобов'язана надати першу допомогу. Винятки застосовуються тільки в тому випадку, якщо виконання цього зобов'язання спричинить значний ризик для власної особи. Якщо це не так, ненадання допомоги тягне за собою тюремне ув'язнення на строк до одного року або штраф відповідно до § 323c StGB [5].

Згідно ст. 21 (1) Закону про дорожній рух (StVG) особи, що курували автомобілем без необхідних прав водія, мають бути засуджені до тюремного ув'язнення на строк до одного року (або штраф). До складу правопорушення «водіння без прав» також включає водіїв, що відповідний час відбувають покарання у забороні на керування транспортним засобом.

Відповідно до частини 1 ст. 240 Кримінального кодексу Німеччини, примус має місце, коли особа протиправно примушує до дії, застосовуючи силу чи погрози. У дорожньому русі це може відбуватися різних формах, у якості поштовхів, уповільнення або перешкоджання при обгоні. У Німеччині вказаний злочин карається тюремним ув'язненням на строк до трьох років або штрафом.

Згідно до § 316 Кримінального кодексу Німеччини, за водіння у нетверезому передбачено тюремне ув'язнення на строк до одного року. Дане правопорушення має місце, коли громадянин керує транспортним засобом, хоча він вже не може це робити через вживані алкогольні напої або інших речовини [5].

Відповідно до § 315d Кримінального кодексу Німеччини будь-яка особа, яка брала участь або організувала заборонені автомобільні перегони, теж є порушником ПДР. За такі дії передбачене покарання у вигляді позбавлення волі строком до двох років (або штраф). Якщо ж при цьому інші особи наражаються на небезпеку їх життя і здоров'ю, термін покарання може збільшуватись до п'яти років. А якщо винний спричинить смерть людини (в процесі незаконних автомобільних перегонів) або завдасть шкоди здоров'ю великої кількості людей, то передбачений термін позбавлення волі складає від одного до десяти років.

### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text> (дата звернення 09.11.2022 р.).

2. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2341-14> (дата звернення 09.11.2022 р.).

3. Правила судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень : Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 року № 6. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0255-95#Text> (дата звернення 09.11.2022 р.).

4. Фріс П. Л. Кримінально-правова політика України на шляху до Євроінтеграції. 20 років чинності Кримінального кодексу України: проблеми застосування, удосконалення та подальшої гармонізації із законодавством європейських країн: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Харків, 13-14 жовтня 2021 р. Харків, 2021. С. 88-92.

5. Кримінальний кодекс Німеччини: 15 травня 1871 р. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/>. (дата звернення 09.11.2022 р.).

*Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції  
(в авторській редакції)  
18 листопада 2022 року*

**РЕАЛІЗАЦІЯ ТА РОЗВИТОК ПУБЛІЧНОЇ ПОЛІТИКИ  
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ  
ПІД ЧАС ВІЙНИ ТА У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД**

**Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.**

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом  
Міжнародної науково-практичної конференції  
«Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього  
руху під час війни та у повоєнний період»**

**50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21**