

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ ОНЛАЙН-КОНФЕРЕНЦІЇ  
**«БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ  
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ»**

УДК 351.811  
ББК 67.99 (2) 116.31

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.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет  
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ  
(протокол № 13 від 25 травня 2022 року)*

Публікується за матеріалами Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану», 27 травня 2022 року.

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

© ДонДУВС, 2022

## ЗМІСТ

<b>Атаманенко Ю.Ю.</b> Сучасний стан і тенденції використання DJI Mavic в Україні	6
<b>Батиргарєєва В.С.</b> Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики воєнного стану	8
<b>Башинський А.Л., Чиж О.В.</b> Застосування засобів регулювання дорожнього руху у забезпеченні безпеки руху під час воєнного стану	11
<b>Бодоряк Ю.Д., Ляшук О.Л., Цьонь О.П., Кристопчук М.Є.</b> Підвищення рівня безпеки дорожнього руху на нерегульованих пішохідних переходах	13
<b>Болтянський О.В., Болтянська Н.І.</b> Забезпечення ефективності і безпеки дорожнього руху	17
<b>Брисковська О.М.</b> Особливості небезпеки на автошляхах держави у воєнний час та необхідність підвищення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху	20
<b>Вайда Т.С.</b> Безпечна експлуатація транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану як обов'язковий чинник дорожнього руху	22
<b>Венгер А.С., Степанов О.В.</b> Перспективні напрямки відновлення вулично-дорожньої мережі міст	26
<b>Веселов М.Ю.</b> Примусове відчуження транспортного засобу в умовах воєнного стану за керування у стані сп'яніння	28
<b>Вишневська Н.О., Силка С.Б.</b> Особливості запровадження правового режиму руху транспортних засобів в умовах воєнного стану	32
<b>Гаврилюк А.Ф.</b> Аналіз проведення аварійно-рятувальних робіт при виникненні ДТП електромобілів	34
<b>Гірін І.В.</b> Особливості надання долікарської допомоги при ДТП в умовах воєнного стану	35
<b>Голіна В.В.</b> Безпека дорожнього руху та шляхи її забезпечення в Україні	38
<b>Головкін Б.М.</b> Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод	41
<b>Грабовська У.К., Каліман М.Р.</b> Надання медичної допомоги працівником поліції особам, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортної пригоди	46
<b>Грига М.А.</b> Відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в умовах воєнного стану	48
<b>Данилевський А.О., Корнілов О.О.</b> Щодо диференціації кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в умовах воєнного стану	52
<b>Захарченко А.М., Алфьоров С.М.</b> Щодо обмеження руху транспортних засобів в умовах воєнного стану	55

<b>Зеленський А.В., Каліман М.Р.</b> Надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод	57
<b>Калиновський А.Я., Кривошей Б.І.</b> Рятування постраждалих внаслідок ДТП та їх виживання після аварії	60
<b>Калініна А.В.</b> Водій як учасник дорожнього руху в умовах воєнного стану: гарант безпеки чи перший порушник?	63
<b>Колодяжний М.Г.</b> Правопорушення у сфері дорожнього руху: карати чи профілакувати?	66
<b>Коробкін В.Ф.</b> Виховання культури безпеки дорожнього руху як складова захисту життя громадян особливо в умовах воєнного стану	69
<b>Лук'янчиков Є.Д., Лук'янчиков Б.Є.</b> Окремі питання боротьби з перевищенням швидкості в умовах воєнного стану	72
<b>Марценишин Ю.І.</b> Здійснення заходів державного нагляду (контролю) на автомобільному транспорті як інструмент безпеки за здійсненням пасажирських перевезень нелегальними перевізниками	75
<b>Мисливий В.А.</b> Порушення законів та звичаїв війни у сфері дорожнього руху	78
<b>Нестеренко О.М.</b> Розгляд в суді справ про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 130 КУпАП	81
<b>Новіков О.В.</b> Щодо причин дорожньо-транспортних пригод з постраждалими	85
<b>Ободець Є.А., Терещенко О.О.</b> Застосування технічних засобів відеофіксації порушень Правил дорожнього руху в умовах воєнного стану	88
<b>Павловська А.О., Борисенко Т.В.</b> Процесуальний порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху	90
<b>Парасюк В.М.</b> Порядок та правові підстави вилучення транспортних засобів для військових потреб	93
<b>Пилипенко Є.О.</b> Окремі питання регулювання дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні	96
<b>Погорілий О.В.</b> Нововведення сервісних центрів МВС для забезпечення безпеки дорожнього руху	99
<b>Поліванов О.Г.</b> Необхідність встановлення дорожніх знаків під час воєнного стану в Україні	102
<b>Приходько В.І.</b> Окремі аспекти законодавчого регулювання безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану	103
<b>Пруненко Д.О., Христич І.О.</b> Чинники, що впливають на безпеку дорожнього руху в умовах воєнного стану	106
<b>Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М.</b> Містобудівні методи підвищення безпеки міського руху в умовах воєнного стану в Україні	109
<b>Сахно А.П.</b> Ротація керівників поліції деяких зарубіжних країн як напрямок зниження рівня корупції у сфері безпеки дорожнього руху	113

<b>Скоробагатько Т.М., Пруський А.В., Васильєв І.О., Тищенко В.О.</b> Дії підрозділів оперативно-рятувальної служби цивільного захисту з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами	116
<b>Степаненко В.В.</b> Деякі особливості користування транспортними засобами у воєнний час	119
<b>Стовба В.В., Шевяков М.О.</b> Особливості визначення моменту виникнення небезпеки для руху	122
<b>Терещенко О.О.</b> Додаткове забезпечення вогнепальною зброєю та іншими видами озброєнь підрозділів поліції, які забезпечують безпеку дорожнього руху, в умовах воєнного стану	124
<b>Трушевський В.Е.</b> Технічне забезпечення світломаскування світлофорних об'єктів	126
<b>Удалова Н.М.</b> Профілактичні заходи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: реальність та перспективи	130
<b>Федоровська Н.В.</b> Особливості користування цифровим посвідченням водія в період дії воєнного стану	132
<b>Фещук Ю.Л., Циганков А.О., Жихарєв О.П., Голікова С.Ю.</b> Особливості законодавчого та нормативно-правового регулювання вимог пожежної безпеки до зарядних станцій для електромобілів	136
<b>Червінчук А.В.</b> Адміністративна відповідальність за порушення Правил дорожнього руху, вчинених в умовах правового режиму воєнного стану	138
<b>Шапарь А.О.</b> Деякі аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану	141
<b>Шахов С.М.</b> Щодо методики дій підрозділів Державної служби України з надзвичайних ситуацій під час виникнення ДТП за участю електромобілів	143
<b>Шурда В.І., Коновалова В.В., Веселов М.Ю.</b> Окремі питання забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами	145

**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*

## **СУЧАСНИЙ СТАН І ТЕНДЕНЦІЇ ВИКОРИСТАННЯ DJI MAVIC В УКРАЇНІ**

В умовах сьогодення безпілотні літальні апарати (БпЛА) набули широкого розповсюдження по всьому світу. Причини інтенсивного використання безпілотної авіації різні, проте саме можливості зменшення людських і економічних втрат за допомогою БпЛА мають незаперечну перевагу. В Україні, цифрове аерознімання та вимірювання місцевості безпілотними літальними апаратами є актуальним та оптимальним розв'язанням більшості питань у різних сферах діяльності людини – від сільського господарства до безпосереднього ведення бойових дій.

Варто відзначити, що Державна прикордонна служба України вже почала активно впроваджувати використання безпілотних технологій [1], оскільки отримала від Великобританії сучасні квадрокоптери DJI Mavic різних модифікацій. БпЛА оснащені сучасними камерами та здатні вести запис оперативного відео у форматі 4K з висоти до 6 кілометрів, а отже, це дозволяє ефективно контролювати український кордон вдень і вночі, й вчасно виявляти правопорушників.

Також, минулого року, модель DJI Mavic 2 було поставлено Управлінню авіації та поліції на воді для виконання поліцейських функцій [2]. Як зазначають фахівці Національної поліції України, безпілотні літальні апарати дозволяють ефективно проводити повітряну рекогносцировку під час супроводження спеціальних операцій, забезпечують публічну безпеку та порядок, а також допомагають у пошуку зниклих осіб. У поліції вважають, що впровадження новітніх технологій мультиспектрального аналізу і 3D-моделювання значно покращить документування та фіксацію кримінальних правопорушень, й слугуватиме джерелом інформації під час розслідування особливо тяжких злочинів.

Співробітникам Національної поліції України запропоновано під час фіксації обстановки на місці дорожньо-транспортної пригоди використовувати квадрокоптер DJI Mavic Air 2 [3]. Зазначена модель дозволяє швидко та якісно реєструвати дорожньо-транспортну пригоду, оскільки вона характеризується високою якістю камери, компактністю транспортування та функцією маневрування. Слід зазначити, що методика 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 і повноту зібраної інформації для успішного та ефективного виконання завдань підрозділами Національної поліції України [4].

Відомо, що БпЛА вже кілька десятиліть успішно використовуються військовими і на сьогоднішньому етапі розвитку воєнних технологій цей напрям став найбільш пріоритетним. За допомогою БпЛА вирішується безліч завдань військового призначення: від ведення розвідки і пошуку диверсійно-розвідувальних груп противника чи незаконних збройних формувань, до передачі цілевказань власним вогневим засобам РВіА [5].

18 травня 2022 року підрозділи Державної служби України з надзвичайних ситуацій отримали від міжнародних організацій 85 БпЛА, а саме – DJI Mavic 3 Fly More Combo. Модель буде задіяна передусім для забезпечення заходів з гарантування надійної та безпечної роботи гуманітарних коридорів з метою евакуації мирного населення України з районів ведення бойових дій; здійснення розвідки пожеж в екосистемах і огляд зон надзвичайних ситуацій; супроводу заходів з розмінування територій та здійснення інших заходів у сфері діяльності Служби порятунку. Проте, сьогодні DJI Mavic 3 вже успішно використовується українськими військовими на полі бою, знищуючи ворожу техніку рф.

Так, звичайний квадрокоптер DJI Mavic 3, який не оснащений «скидами», модернізовано і використовується для доставки боєприпасів [6]. Команда спеціалістів, яка знається на аеродинаміці, дослідила вагу, яку здатен підняти коптер; час польоту коптера з додатковою вагою; спосіб скидання та повернення на базу. Як результат, зазначену модель оснастили підвісами, які мають можливість переносити боєприпаси з оснащеним «хвостом», який було роздруковано на 3D-принтері.

Отже, з огляду функціональності та універсальності можливостей використання DJI Mavic в Україні, слід зазначити, що роль коптерів в умовах сьогодення суттєво змінилась, оскільки спектр та складність завдань розширюється, а технічні можливості БпЛА вдосконалюються та модернізуються.

#### **Список використаних джерел:**

1. ДПСУ отримала 10 БпЛА від Великобританії. URL: [https://defence-ua.com/news/natsionalna\\_politsija\\_ponad\\_30\\_novih\\_bpla\\_foto-2537.html](https://defence-ua.com/news/natsionalna_politsija_ponad_30_novih_bpla_foto-2537.html) (дата звернення: 19.05.2022).
2. Національна поліція отримала понад 30 нових БпЛА. URL: [https://defence-ua.com/news/natsionalna\\_politsija\\_ponad\\_30\\_novih\\_bpla\\_foto-2537](https://defence-ua.com/news/natsionalna_politsija_ponad_30_novih_bpla_foto-2537) (дата звернення: 19.05.2022).
3. Правові та технологічні аспекти реєстрації дорожньо-транспортних пригод із використанням безпілотних літальних апаратів (монографія) / А. В. Червінчук, Ю. Ю. Атаманенко, Є. О. Пилипенко, О. І. Рудюк; за заг. ред. д.ю.н., проф. С. С. Вітвіцького. Київ: ВД «Дакор», 2021. 252 с.
4. Атаманенко Ю. Ю. Методика фіксування місця вчинення ДТП за допомогою БпЛА: окремі аспекти вдосконалення / Ю. Ю. Атаманенко // Правовий часопис Донбасу. 2021. № 4 (77). С. 198 – 204.
5. Тенденції розвитку безпілотних літальних апаратів в Україні. URL: <https://www.ukrmilitary.com/2021/05/uav.html> (дата звернення: 19.05.2022).

6. Фонд «Повернись живим» показав, як модифіковані дрони нищать русню. URL: <https://www.5.ua/suspilstvo/fond-povernys-zhyvym-pokazav-iaak-modyfikovani-drony-mavic-nyshchat-rusniu-275882.html> (дата звернення: 19.05.2022).

### **Батиргарєєва 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*

## **ДОРОЖНІЙ РУХ У ПРИФРОНТОВОМУ РЕГІОНІ: ВИКЛИКИ ВОЄННОГО СТАНУ**

Від початку воєнної агресії РФ проти України стан дорожнього руху в нашій державі зазнав значних змін, що пов'язано як із самим фактом введення на території держави воєнного стану, так і з масштабними пошкодженнями, які спричинені й досі продовжують спричинятися інфраструктурі українських автошляхів. Станом на кінець квітня 2022 року зі 170 тис. км знищено 23,6 тис. км автошляхів загального користування, що у грошовому еквіваленті дорівнює 29,480 млрд. дол. США. Крім того, знищено 289 штучних споруд, у тому числі мостів, шляхопроводів, мостових переходів тощо [1].

Звісно ж, ці обставини не могли не вплинути на поведінку учасників дорожнього руху та характер останнього. При цьому зміни у характері руху автотранспорту особливо помітними стають у регіонах країни, що знаходяться у безпосередній близькості до лінії зіткнення з ворогом. Водночас зараз складно сказати, що відбувається в аналізованій сфері в зонах ведення бойових дій. Тому подібне завдання ми і не ставимо перед собою. У межах цієї публікації спробуємо окреслити ситуацію стосовно дорожнього руху з урахуваннями власного досвіду знаходження на прифронтовій території у м Харків.

Насамперед, на чому потрібно наголосити, це те, що 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 ДТП без потерпілих,



пропонувалося самостійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам.

Разом із тим збільшилися потоки особистого автотранспорту, який прямував у напрямку виїзду з міста з бажаними евакуюватися, що створювало велике навантаження на регулювання руху на певних ділянках міських і приміських автошляхів. До того ж на автошляхах з'явилися незвичайні для мирного часу споруди (блокпости та укріплення), метою створення яких, з одного боку, є максимальне ускладнення швидкого пересування транспорту, а, з другого, огляд біля них автотранспортних засобів і перевірка документів учасників дорожнього руху. Скоротився й час перебування учасників дорожнього руху на об'єктах дорожньої інфраструктури внаслідок установа тривалого комендантського часу. До того ж цілі міські райони через їх руйнування та знищення стали непридатними для проживання в них. А це означає, що у цих районах міста припинився як такий й транспортний рух.

Процедуру перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів під час запровадження правового режиму воєнного стану встановлено Порядком перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян під час забезпечення заходів правового режиму воєнного стану, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1456. Згідно із положеннями цього нормативно-правового акта транспортні засоби можуть зупинятися уповноважені особи в разі: порушення водієм Правил дорожнього руху; якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення; якщо транспортний засіб перебуває в розшуку; необхідності здійснення опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; необхідності залучення водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; проїзду транспортних засобів через блокпости та контрольні пункти в'їзду – виїзду та ін. При цьому право на проведення перевірки документів в осіб, огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів було надано уповноваженим особам Національної поліції, СБУ, Національної гвардії, Державної прикордонної служби, ДМС, Держмитслужби та Збройних Сил, яких визначено в наказі військового командування.

Все перелічене не могло не відбитися на кількості зафіксованих ДТП. Протягом першого місяця введення воєнного стану в Україні на автошляхах у прифронтових регіонах спостерігалось істотне зниження кількості правопорушень, на чому неодноразово наголошувалося представниками

патрульної поліції різних рівнів. При цьому конкретні цифри в жодному офіційному джерелі, на жаль, не наводяться.

Однак, обстановка, в якій військовим і правоохоронним органам необхідно було вирішувати чимало невідкладних важливих завдань із забезпечення ефективної оборони держави і правопорядку на підконтрольних Україні територіях, стала серйозним викликом для безпеки дорожнього руху. Адже деякі недоброчесні водії з огляду на «відволікання» уваги правоохоронців на розв'язання інших проблем відчули безкарність. Тому візуально (приблизно з другого місяця тривання воєнного стану) на вулицях Харкова дорожньо-транспортних пригод стало набагато більше. У поведінці водіїв з'явилася ризикованість, навіть деяка агресивність (особливо у тих, хто поспішає у волонтерських справах). Порушувати швидкісний режим змушувало й потрапляння водіїв у ситуації артилерійського обстрілу. Щодо цього неодноразово приходилося пересвідчуватися й на власному досвіді. Отже, протягом другого місяця тривання опору збройній агресії на автошляхах Харкова спостерігалось наочне збільшення кількості ДТП із вимушеною недостатньою реакцією на ці випадки з боку патрульної поліції. Водночас можемо припустити, що кількість ДТП у стані сп'яніння у цей час скоротилася, що пояснюється низкою причин (як-от: обмеження аж до повної заборони продажу алкогольних напоїв у торговельній мережі, скорочення часу роботи магазинів, комендантська година, закриття розважальних закладів, необхідність вирішувати інші нагальні проблеми, пов'язані із перебуванням у прифронтовому регіоні, та ін.). Отже, в цілому складається парадоксальна ситуація – алкоголю вживається менше, ніж у минулому, а чисельність автопригод від цього не зменшується.

Скорочення інтенсивності обстрілів міста дало можливість повернутися місту Харків до нормального ритму життя. Із травня місяця розпочався активний ремонт дорожньої інфраструктури, відбулося відновлення роботи громадського транспорту, до дому автотранспортом стали повертатися мешканці міста, що призвело до збільшення кількості автівок на проїжджій частині, запрацювали світлофори та камери відеоспостереження для контролю за швидкістю. Отже, інтенсивність дорожнього руху вулицями міста у разі збільшилася. І все це відбувається на тлі відвикання людей від необхідності суворо дотримуватися правил дорожнього руху. Тому не випадково у ЗМІ зазначається про зростання кількості ДТП з потерпілими і загиблими, що пов'язані з нехтуванням правил поведіння на автошляхах. Така ситуація породжує чимало проблем із забезпеченням безпеки учасників цього руху, що, у свою чергу, потребує підвищеного контролю у відповідній царині з боку суспільства.

Окремо слід наголосити на тимчасовій зміні деяких правил дорожнього руху для водіїв, що запровадила держава на період тривання воєнного стану. Ці нововведення спрямовані на спрощення й пришвидшення певних процесів під час відсічі збройної агресії РФ. Серед таких змін слід вказати, зокрема, на: заборону використання на всій території України відеореєстраторів у транспортних засобах із метою нерозголошення відомостей про переміщення та хід виконання завдань сил оборони, витік яких може допомогти ворогу, а так

само фото- і відеозйомки доріг загального користування; об'єктів загального призначення; об'єктів інфраструктури; блокпостів; укріплень; розташування, зосередження чи переміщення військових частин (підрозділів) сил оборони. Крім того, відтепер керувати транспортними засобами категорії С, С1 на території України можуть особи, які мають посвідчення водія категорії В. До того ж водіям дозволяється використовувати протерміновані права як у паперовому, так і в електронному вигляді. І хоча перелічені заходи за своїм характером є вимушеними темпоральними, однак вони так само створюють неабиякі виклики для безпеки дорожнього руху в прифронтних регіонах в умовах тривання воєнного стану. Отже, ситуація на автошляхах потребує подальшого моніторингу та запропонування заходів, що здатні знизити ситуацію підвищеної ризикованості у період, коли всі сили суспільства і держави мобілізовані на оборону країни.

### **Список використаних джерел:**

1. Втрати української економіки через руйнування інфраструктури зросли на \$3,1 млрд за тиждень. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2022/04/28/84516132/>.
2. 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 : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1456. Офіційний вісник України. 2022. 11 лют. № 12. Ст. 641.
3. Стрільчук В. Для водіїв змінили правила на час війни – що можна робити на дорогах. URL: <https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/dlya-voditeley-izmenili-pravila-na-vremya-voyny-chto-mozhno-delat-na-dorogah-1610833.html>.

### **Башинський Андрій Леонідович**

*професор кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону Національної академії Державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького, кандидат технічних наук*

### **Чиж Олег Володимирович**

*старший викладач кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону, Національної академії Державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького*

## **ЗАСТОСУВАННЯ ЗАСОБІВ РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ РУХУ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ**

На початок воєнного стану на території України активно розпочалось спорудження різноманітних інженерних загороджень, які розташовувались як поблизу основних шляхів сполучення, так і на них. Відсутність координації у визначенні місць та кількості споруд суттєво обмежила середню швидкість руху транспортних засобів, що, у свою чергу, призвело до значного зростання

часу на виконання логістичних завдань. Значна частина таких споруд зводилась без урахування ширини динамічного коридору, яка необхідна для безпечного маневрування довговимірними транспортними засобами. Відсутність дорожніх знаків, які попереджали б учасників дорожнього руху про наявність таких споруд безпосередньо на проїзній частині дороги, або обмежень у максимальній швидкості руху на небезпечній ділянці дороги є джерелом виникнення аварійно небезпечних ситуацій.

Сучасна система дорожніх знаків, уведена на території України державним стандартом [1], забезпечує своєчасне інформування водія про небезпеку на дорозі та раптові зміни у дорожній обстановці, що можуть призвести до дорожньо-транспортних пригод. Так, попереджувальний знак «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)» попереджає водія транспортного засобу про невідповідність геометричних параметрів проїзної частини дороги та радіусів вертикальних і горизонтальних кривих державним будівельним нормам [2]. Він встановлюється на відстані 150 – 300 м до початку небезпечної ділянки дороги за межами населеного пункту [3]. Серія знаків «Обмеження максимальної швидкості» дозволяє забезпечувати уведення поступових обмежень у швидкості руху, оскільки цифрові позначення на них мають кратність 10, а зона дії поширюється від місця встановлення до наступного перехрестя. З метою інформування водіїв про неможливість подолання смуги перешкод певними категорія транспортних засобів достатньо застосувати серію заборонних знаків, які обмежують геометричні параметри транспортних засобів, що допускатимуться до подальшого руху небезпечною ділянкою дороги. У цьому випадку доцільно застосовувати знаки «Рух транспортних засобів, ширина яких перевищує ... м, заборонено» та/або «Рух транспортних засобів, довжина яких перевищує ... м, заборонено». Для позначення вертикальних поверхонь масивних перешкод доцільно застосовувати вертикальну дорожню розмітку чорно-білого, а у окремих випадках жовто-червоного кольорів. Черговість проїзду вузької ділянки дороги достатньо визначити за допомогою знаків пріоритету «Перевага зустрічного руху» та «Перевага перед зустрічним рухом», які встановлюються безпосередньо перед вузькою ділянкою дороги з обох боків.

Застосування дорожніх знаків та дорожньої розмітки одночасно забезпечує ефективне регулювання дорожнього руху, оскільки є засобами регулювання дорожнього руху, що доповнюють один одного. Основною перевагою такої комбінації засобів регулювання є висока інформативність та відносно низька собівартість. Дорожні знаки доцільно встановлювати на тимчасових стійках, що забезпечить можливість їх повторного застосування. Крім того, тимчасові знаки відмінюють дію постійних знаків та дорожньої розмітки. Дорожня розмітка жовто-червоного кольору забезпечить високу контрастність вертикальних елементів, що допоможе водієві завчасно помітити перешкоду та уникнути зіткнення з нею. Фронтальне зіткнення із масивною перешкодою за швидкості руху понад 60 км/год, як правило, призводить до дорожньо-транспортної пригоди із важкими наслідками.

### **Список використаних джерел:**

1. ДСТУ 4100:2014. Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. Чинний від 2014-12-29. Вид. офіц. Київ : Мінекономрозвитку України, 20015. 106 с.
2. ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. частина I проектування. частина II будівництво. Чинний від 2016-04-01. Вид. офіц. Київ : Мінрегіон України, 2015. 112 с.
3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 : станом на 16 лютого 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text> (дата звернення: 17.05.2022).

### **Бодоряк Юрій Дмитрович**

*завідувач сектору автотехнічних досліджень відділу автотехнічних досліджень та криміналістичного дослідження транспортних засобів Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України*

### **Ляшук Олег Леонтійович**

*завідувач кафедри автомобілів Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, доктор технічних наук, професор*

### **Цьонь Олег Петрович**

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

### **Криstopчук Михайло Євгенович**

*завідувач кафедри транспортних технологій і технічного сервісу Національного університету водного господарства та природокористування, кандидат технічних наук, доцент*

## **ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА НЕРЕГУЛЬОВАНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДАХ**

Безпека дорожнього руху і ефективність автомобільних перевезень значною мірою визначаються якістю організації дорожнього руху, в основу якої входить управління транспортними і пішохідними потоками. Незнання природи їх характеру обмежує можливості планування раціональних заходів з організації дорожнього руху, їх оптимізації і оперативної корекції відповідно до змінних умов.

Відповідно до статистичних даних за січень – липень 2021 року на вулично-дорожній мережі Тернопільської області зареєстровано 1509 дорожньо-транспортних пригод, що на 19 % більше ніж за аналогічний період минулого року (2020 рік – 1271 ДТП) [1].

За вказаний період зареєстровано 323 ДТП з постраждалими, що на 23 % більше ніж за аналогічний період минулого року.

За сім місяців 2021 року загинуло у ДТП 37 осіб, що на 12 % більше ніж за аналогічний період минулого року.

За січень – липень 2021 року в ДТП травмовано 427 осіб, що на 32 % більше ніж за аналогічний період минулого року.

Згідно статистичних даних підсистеми «ДТП» Інформаційно-телекомунікаційної системи Інформаційного порталу Національної поліції України (далі – ІТС ІПП) поширеними видами автопригод за вказаний період було: зіткнення (55 %), наїзд на транспортний засіб, що стоїть (17 %), наїзд на перешкоду (16 %), наїзд на пішохода (6 %), що загалом понад 90 % від усіх дорожньо-транспортних пригод.

Найбільше люди гинуть при наступних видах автопригод: зіткнення (40 %); наїзд на пішохода (35 %). Відносно травматизму найбільш значущими є: зіткнення (54 %); наїзд на пішохода (20 %); наїзд на перешкоду (10 %).

За звітний період (січень – липень) 2021 року відповідно до ІТС ІПП на території Тернопільської області зареєстровано 100 ДТП за участю пішоходів, що становить 6 % від загальної кількості ДТП (загальна кількість ДТП – 1509).

За згаданий період 96 ДТП з постраждалими сталося за участю пішоходів, що становить 30 % від загальної кількості ДТП з постраждалими (загальна кількість ДТП з постраждалими – 323), в яких загинуло 13 осіб та травмовано 86 осіб.

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.

Одним із методів зниження кількості дорожньо-транспортних пригод за участі пішоходів є дослідження та вдосконалення системи водій – автомобіль – дорога середовище (рис. 1) [2; 3].

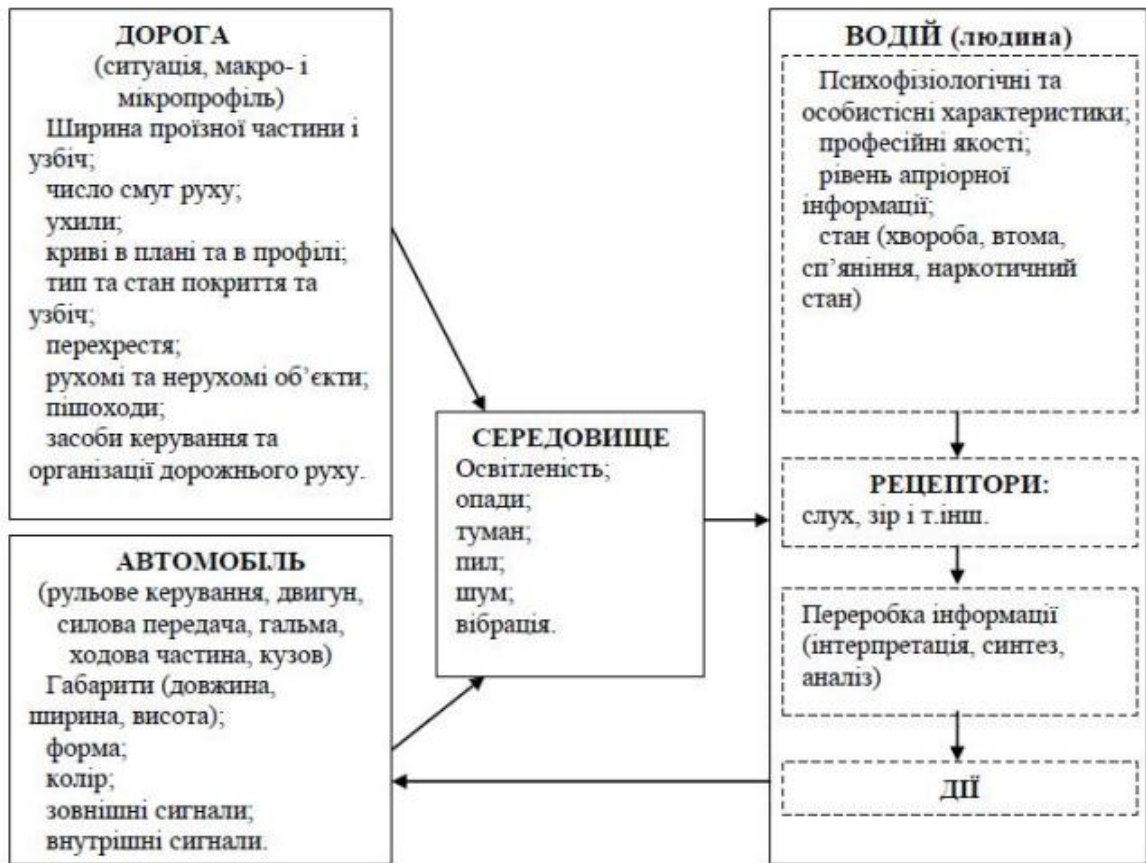


Рисунок 1. Система водій – автомобіль – дорога – середовище

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.

Згідно з п. 1.10 Правил дорожнього руху України під терміном «пішохідний перехід» розуміється ділянка проїзної частини або інженерна споруда, призначена для руху пішоходів через дорогу. Пішохідні переходи позначаються дорожніми знаками 5.35.1–5.35.2 та дорожньою розміткою 1.14.1–1.14.2. За відсутності дорожньої розмітки межі пішохідного переходу визначаються відстанню між дорожніми знаками, а на перехресті за відсутності пішохідних світлофорів, дорожніх знаків і розмітки – шириною тротуарів або узбіч. На такому переході перевага в русі також належить пішоходам (звичайно, при дотриманні останніми вимог п. 4.13, 4.14 «а», 4.14 «г» ПДР для власної безпеки). При цьому забороняється перетинати перехрестя по діагоналі або іншій траєкторії, що виходить за межі цієї смуги для переходу [4].

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 [5].

Необхідно створити видимий контраст між пішохідним переходом і поверхнею дороги. Даний ефект можливо досягнути за рахунок використання асиметричного розподілу світла, який забезпечує високий вертикальний рівень освітленості пішохода з боку водія, що в свою чергу надає пішохідному переходу високий горизонтальний рівень освітленості.

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 кд/м<sup>2</sup> до 2 кд/м<sup>2</sup>: 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.

#### **Список використаних джерел:**

1. Ляшук О. Л. 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.
2. Сумець О. М., Голодний В. Ф. Основи експертизи дорожньотransпортних пригод: автотехнічна експертиза: Навч. посіб. / О. М. Сумець, В. Ф. Голодний. – К.: «Хай-Тек Прес», 2008. 160 с.
3. Тимовський О. А., Дерех З. Д., Заворицький Ю. Є. Основи безпечного керування дорожніми транспортними засобами. Київ: Вища школа, 2004.
4. Правила дорожнього руху України: Офіційне видання. Зі змінами та доповненнями відповідно до постанов Кабінету Міністрів України. – Дніпропетровськ.: ТОВ «Моноліт», 2021. 72 с.
5. Михайло Кристопчук, Ігор Хітров, Олег Цьонь, Олег Почужевський. Дослідження координованого управління транспортними потоками в центральній частині міста / Том 1 № 16 (2021): Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. С. 82-90.



## **Болтянський Олег Володимирович**

*доцент кафедри «Мехатронні системи та транспортні технології» Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного, кандидат технічних наук*

## **Болтянська Наталя Іванівна**

*доцент кафедри «Технічний сервіс та системи в АПК» Таврійського державного агротехнологічного університету імені Дмитра Моторного, кандидат технічних наук*

### **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ І БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Кількість транспортних засобів на дорогах України постійно збільшується. Разом з очевидними економічними благами автомобілізація приносить багаточисленні витрати та проблеми негативного характеру. Найбільш серйозною з них є проблема дорожньо-транспортних подій. Злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху широко розповсюджені і мають підвищену суспільну небезпеку.

Забезпечення ефективності і безпеки дорожнього руху впливає на економіку країни – ВВП, екологію, здоров'я нації. Влада – як центральна, так і місцева – має забезпечити організацію і фінансування всіх складових дорожнього руху. Вкрай необхідним є також розуміння представниками владних структур незалежно від територіальності та відомчої належності, що людські втрати від ДТП неспівмірні ні з якими іншими видами людської діяльності. Це у свою чергу викликає необхідність не тільки розуміння проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а й організацію і фінансування усіх складових дорожнього руху [1].

Причин та факторів, що впливають на вчинення дорожньо-транспортних подій немало. Причини можуть бути пов'язані як з водієм і транспортним засобом, так і з людиною та дорогою. Однак їх переважна більшість пов'язана з діями особи, яка керує транспортним засобом, тобто водія.

Для більш детального розуміння, яким чином зазначені складові впливають на безпеку дорожнього руху, проаналізуємо їхні загальні характеристики. Перш за все, такий непересічний фактор, як конструкція транспортних засобів, що забезпечує активну, пасивну, післяаварійну та екологічну безпеку. Адже саме від конструкції транспортних засобів у багатьох випадках залежить стан постраждалих від ДТП, здоров'я, а іноді й життя [2].

Активна безпека автомобіля спрямована на запобігання дорожньо-транспортним пригодам. На активну безпеку автотранспорту впливають такі його характеристики: тягово-швидкісні; гальмівні; стійкість; керованість; інформативність; масові і габаритні параметри; робоче місце водія (ергономічні параметри, шум, вібрації, загазованість). Тобто активна безпека – це фактор, який впливає на безпеку керування, умови безпечного руху, безпеку при сприйнятті, експлуатаційну безпеку.

Пасивна безпека транспортного засобу спрямована на зниження наслідків ДТП, та, у свою чергу, поділяється на зовнішню і внутрішню безпеку.

Внутрішня пасивна безпека – це безпека водія та пасажирів. При сертифікації автомобіля на внутрішню пасивну безпеку висувають декілька правил: захист водія від удару об систему рульового управління автомобіля; пасивна безпека при фронтальному ударі при певній швидкості; пасивна безпека нерухомого автомобіля при боковому ударі. Пред'являються вимоги до компонентів автомобіля і місць їх кріплення: вимоги до місць кріплення ременів безпеки, до міцності сидінь та їхніх кріплень [3].

Основною вимогою зовнішньої пасивної безпеки є забезпечення такого конструктивного виконання зовнішніх поверхонь і елементів автомобіля, при якому можливість пошкоджень людини цими елементами у випадку дорожньо-транспортних пригод була б мінімальною. Згідно з цією вимогою фари, дзеркала, ручки дверей й інші елементи автомобіля не повинні утворювати гостро виступаючі поверхні, які могли б нанести людям тілесні пошкодження. Ще однією вимогою до зовнішньої пасивної безпеки є убезпечення безпосередньо автомобіля від пошкоджень за допомогою зовнішніх елементів конструкції.

Пасивна безпека транспортного засобу, перш за все, спрямована на зниження негативних наслідків для водія та пасажирів під час дорожньо-транспортної пригоди за рахунок спеціально розроблених систем захисту від травмування та поранення людини.

Під післяаварійною безпекою розуміють властивість транспортного засобу у випадку аварії не перешкоджати евакуації людей і не завдавати їм травм при евакуації.

При конструюванні автомобіля враховують такі принципи: бак розташовують далі від двигуна; установлюють бак ззаду; установлюють систему автоматичного відключення електроенергії при ДТП; забезпечують пожежобезпечність паливних баків, заливних горловин і паливопроводів; передбачають пристрої для аварійної евакуації людей; забезпечують салон необхідною кількістю вогнегасників [3].

Екологічна безпека – це властивість транспортного засобу знижувати ступінь його негативного впливу на довкілля (загазованість, шум і вібрації, електромагнітні випромінювання, використання енергоресурсів).

Вищезазначені фактори впливають на безпеку дорожнього руху та визначені як вимоги до безпеки автомобіля, які регламентовані в спеціальних державних, галузевих та інших нормативно-технічних стандартах, включаючи правила обов'язкової сертифікації транспортних засобів, із метою забезпечення права споживача на життя і гарантовану йому безпеку.

Конструктивна безпека автомобіля та автомобільної дороги мають величезне значення для безпеки дорожнього руху. Саме з причини недотримання вимог стандартів та нормативів щодо цих двох складових і відбувається найбільша кількість аварій, адже від якості конструктивної безпеки автомобіля та дорожніх умов залежать наслідки ДТП.

Технічний стан транспортних засобів – це наступна складова безпеки дорожнього руху, яка відповідає за належне забезпечення стану транспортного засобу до технічних характеристик заводу-виробника. Обов'язок щодо

забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їхніх власників або інших осіб, які їх експлуатують.

Дослідження показують, що 30-50 % рухомого складу, що знаходиться на лінії, експлуатується з несправностями в гальмівній системі, рульовому керуванні, освітленні та інших вузлах і механізмах, що безпосередньо впливають на безпеку руху. Для запобігання ДТП з технічної несправності автотранспортних засобів, крім особливої уваги до вузлів та агрегатів, які безпосередньо впливають на безпеку руху, необхідно добиватися повної технічної справності автомобіля [3].

З метою попередження ДТП через технічні несправності автомобілів застосовують методи діагностики з використанням електронної апаратури, які дозволяють своєчасно виявляти та усувати несправності агрегатів та систем автомобіля, не вдаватися до розбирання та збирання вузлів. Правильно організоване технічне обслуговування та ремонт, своєчасне усунення виявлених несправностей в агрегатах та системах автомобілів при висококваліфікованому виконанні робіт дозволяють підвищити надійність та довговічність автомобілів та знизити кількість ДТП.

Погляди на фактори та причини, що лежать в основі ДТП, змінюються в міру накопичення досвіду організації руху та досліджень у галузі безпеки руху. У більшості країн громадська думка та офіційна статистика органів регулювання руху найчастіше вбачають основну причину ДТП у недбалості, помилках водіїв. Так, Всесвітня організація охорони здоров'я вважає, що дев'ять із десяти подій відбувається з вини водіїв, решта їх також певною мірою залежить від водіїв.

Аналізуючи конкретні обставини, можна побачити, що найчастіше вони викликані кількома причинами. Встановлено, що на кожні 100 ДТП припадає близько 250 причин та супутніх факторів. У часі, що безпосередньо передують події, й у розвитку події вплив кожної з причин неоднаковий. У кожній фазі ДТП можна виділити одну головну провідну причину, яка може стати другорядною, супутньою, а в головну перекладається та, яка у першій фазі була супутньою.

Таким чином, забезпечення безпеки дорожнього руху включає та передбачає: наявність досконалого законодавства у сфері транспортної безпеки, норми якого чітко описують безпеку дорожнього руху, правила та вимоги до неї; належне функціонування відповідного механізму дотримання цих правил та норм, забезпечення безпеки на дорогах; посилену відповідальність за порушення правил дорожнього руху; відповідність стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; наявність норм і правил дорожнього руху і, найголовніше, їх неухильне дотримання; своєчасне забезпечення та надання необхідної медичної допомоги, застосування заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; постійну наявність інформації про умови дорожнього руху з метою попередження учасників дорожнього руху про загрози чи небезпеки на дорогах.

### **Список використаних джерел:**

1. Державна служба України з безпеки на транспорті URL: <http://www.drs.gov.ua/publisher/derzhavna-sluzhba-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti/>
2. Безпека дорожнього руху та деякі правові аспекти : [навч. посіб.] / В. А. Кищун, Р. М. Кузнецов, І. С. Мурований, О. В. Лаба. Луцьк : РВВ Луц. нац. техн. ун-ту, 2010. 225 с.
3. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Одеса., 2016. 236 с.

### **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*

## **ОСОБЛИВОСТІ НЕБЕЗПЕКИ НА АВТОШЛЯХАХ ДЕРЖАВИ У ВОЄННИЙ ЧАС ТА НЕОБХІДНІСТЬ ПІДВИЩЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ДОТРИМАННЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

На наших дорогах повинна залишатися безпека і воєнний стан – не привід порушувати правила дорожнього руху. На сьогодні, як ніколи, кожен учасник дорожнього руху має дбати про безпеку на автодорогах, щоб безперешкодно могли проїхати автомобілі екстрених служб (швидка, поліція, рятувальники) та кожен був взаємоввічливим.

На наших дорогах, на сьогодні, спостерігається збільшення кількості учасників дорожнього руху, як у Києві так і по всій країні. Під час воєнного стану держава змушена змінювати та спрощувати правила й закони. Це робиться для того, аби полегшити та пришвидшити певні процеси під час війни. Але на неокупованих та деокупованих територіях відновлюють відеофіксацію, так як вона уже давно довела свою ефективність.

Як зазначив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький: «Ми вже говорили неодноразово – ми повертаємось до контролю за дотриманням правил безпеки дорожнього руху. І навіть до підвищеного контролю. Відзначаються ДТП з постраждалими та загиблими, які ми реєструємо, та пов'язані зі зневагою правил дорожнього руху. Багато хто під час режиму воєнного стану чомусь вирішив, що правила дорожнього руху не діють і можна їздити як завгодно. Насправді це не так. Ми будемо притягувати до відповідальності та виявляти жорстку позицію» [1].

Так, камери відеофіксації виступають вагомим запобіжником у безпеці дорожнього руху на автошляхах держави. За їх допомогою на окремих ділянках автодороги, що найбільш аварійно небезпечні, спостерігається зменшення в три-п'ять раз дорожньо-транспортних пригод зі смертельними випадками.

Водії повинні бути максимально зібрані, та відповідальні, так як від їхньої уваги, дотримання правил дорожнього руху та розсудливості залежить

життя не тільки їх але і інших учасників дорожнього руху, хто знаходиться поруч. Адже на сьогодні залишається низка небезпечних факторів, що зобов'язують водіїв бути надзвичайно пильними і готовими до таких перешкод для забезпечення безпечного пересування на автодорогах країни. Російські військовослужбовці вже знищили в Україні 6,3 тис. км головних колій, а також пошкодили 23 573 км автодоріг, 289 автомобільних та 41 залізничний міст [2].

В умовах війни необхідно знизити допустиму швидкість пересування по автодорогах. Так як висока швидкість має відразу декілька загроз:

- по-перше, швидкий рух залишає водієві менше часу на реакцію на небезпеку;

- по-друге, наслідки зіткнення у такому випадку будуть більш тяжкими.

- по-третє, машину, яка наближається на високій швидкості, іншим учасникам руху важче помітити вчасно.

Доречним буде нагадати також про таку небезпеку на проїзній частині, як пошкодження дорожнього покриття:

- після розриву снаряду або ракети проїзна частина вкривається сміттям, серед якого можуть бути небезпечні для машини предмети Рухатись на таких ділянках доріг слід не лише повільно, а й з підвищеною увагою, щоб роздивитися серед дрібного сміття небезпечні уламки [3];

- після випадкових обстрілів та боїв на асфальті можуть залишатися ями та уламки цегли, фрагменти металевих конструкцій від будівель та техніки. Ними легко пошкодити шину, а то й розташовані у нижній частині машини конструкції – підвіску, вихлопну систему, трансмісію;

- хаотично встановлені перешкоди в русі на проїжджій частині автодоріг та споруджені блокпости. Якщо установлені перешкоди, на деяких ділянках дороги почали прибирати, то блокпости залишають. Блокпости призначені для охорони важливих доріг, що ведуть до міст і населених пунктів, а також важливих інфраструктурних об'єктів. Тут здійснюється контроль за рухом транспорту й людей, тому у воєнний час вони функціонуватимуть [4];

- залишки загороджень, покинуті транспортні засоби тощо;

- у низці регіонів частина доріг закрита для руху через небезпеку мінування або непридатність для експлуатації;

- замість мостів, підвісні металеві «гусеничні» стрічки з танків;

- на значній кількості ділянок доріг тривають відновлювальні роботи.

Вище приведена низка обставин переконливо доводить, що для безпеки водіїв і безпеки оточуючих водіям транспортних засобів, на сьогодні доцільно зменшувати швидкість на автошляхах нашої країни, що підвищить увагу та надасть більше часу водієві на реакцію на небезпеку.

Для убезпечення дорожнього руху, на сьогодні, як ніколи, кожен водій повинен притримуватися елементарних правил дорожнього руху з повагою до інших учасників, зокрема правил поведіння при проходженні блокпоста, щоб не затримувати інших учасників руху і штучно не створювати перешкоди для пересування, а також неодмінно пропускати спецтехніку. Вищевказані загрози які появилися в умовах війни на автошляхах держави несуть значну небезпеку для всіх учасників дорожнього руху. І нехтування правилами дорожнього руху навіть у воєнний час несе ще більшу загрозу для життя і здоров'я чим у мирний

час. А тому на сьогодні заходи з підвищення безпеки дорожнього руху на автошляхах держави з відновленням камер автоматичної фіксації швидкості та порушень правил дорожнього руху є надзвичайно доречно і актуально.

#### **Список використаних джерел:**

1. У Нацполіції розповіли, чи працюють камери автофіксації у воєнний час. URL: <https://avtodream.org/vse-novosti/avtomir/47704-u-nacpoliciji-rozpovili-chi-pracujut-kameri-avtofiksaciji-u-voyennij-chas.html> (дата звернення 14.05.2022).

2. Кубраков О. Військові РФ в Україні пошкодили 23 тисячі кілометрів доріг і понад 40 залізничних мостів. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3483066-vijskovi-rf-poskodili-v-ukraini-23-tisaci-kilometriv-dorig-i-ponad-40-zaliznicnih-mostiv.html> (дата звернення 14.05.2022).

3. Дороги без правил: як не потрапити в ДТП у воєнний час URL: [https://auto.24tv.ua/tag/porady\\_tag24](https://auto.24tv.ua/tag/porady_tag24) (дата звернення 17.05.2022).

4. На Житомирщині звільняють дороги від несанкціонованих перешкод. URL: <https://interfax.com.ua/news/general/822425.html> (дата звернення 18.05.2022).

#### **Вайда Тарас Степанович**

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

### **БЕЗПЕЧНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УМОВАХ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ ЯК ОБОВ'ЯЗКОВИЙ ЧИННИК ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

*Актуальність проблеми.* В умовах запровадженого в Україні правового режиму воєнного стану внаслідок неспровокованого вторгнення Росії 24.02.2022 року дорожній рух на території держави став відрізняється від встановлених правил для мирного часу: в регіонах ведення бойових дій частими є пересування бронетехніки (важковагової військової техніки) автомобільними дорогами; можна побачити транспортні засоби без номерних знаків, відбувається експлуатація автомобілів з поліетиленовою плівкою замість стекол, транспортні засоби їздять з озброєними військовими (автоматниками, кулеметниками) в салоні, перевозять зброю, боєприпаси, окремі ділянки дороги зруйновані артилерійськими, ракетними обстрілами чи авіаційними бомбами тощо.

Правила дорожнього руху (*далі* – ПДР) в умовах війни дотримуються не всі його учасники, багато дисциплінованих водіїв відчули це на собі (створення аварійних ситуацій, пошкодження придорожньої інфраструктури, моторошні дорожньо-транспортні пригоди (*далі* – ДТП) з участю мирних жителів) [1; 2]. Розглянемо деякі аспекти забезпечення безпеки водіїв та збереження належного технічного стану транспортних засобів у цих умовах.

*Результати дослідження.* Зміна непрогнозованого характеру дорожнього руху на українських автодорогах, в тому числі й на міських вулицях, визначається в першу чергу рухом військових підрозділів як ЗСУ, так і країни-агресора (виконання тактичних бойових завдань) на окупованих територіях. Специфіці руху додають також і загальна стривоженість та нервозність окремих громадян (водіїв, пішоходів тощо), що в цілому збільшує ймовірність виникнення ДТП та пояснює ріст дорожнього травматизму.

Розкриємо деякі умови, що можуть впливати на стан аварійності в цілому в умовах війни [3]. Перш за все слід зазначити, що на час воєнного стану не в повній мірі виконується п. 1.4 ПДР України, котрим визначається, що «Кожен учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що і інші учасники виконують ці Правила». Тобто їздити водіям вулично-дорожньою мережею під час війни з точки зору забезпечення безпеки дорожнього руху (*далі* – БДР) краще так, ніби інші завжди готові порушити ПДР. Для багатьох дисциплінованих водіїв це допоможе врятувати своє життя і здоров'я [4].

У той же час водій повинен сумлінно виконувати ПДР, не дивлячись на жодні несприятливі обставини – це знизить ризик ДТП і зробить порушника менш небезпечним для водія та інших учасників руху (по крайній мірі один з учасників аварійної ситуації буде адекватним). Виняток може бути тільки один – якщо водій всупереч Правилам дає дорогу іншому транспортному засобу, котрий має ознаки неадекватності.

*У екстремальних ситуаціях доцільно надавати дорогу іншому учасникові.* На всіх перехрестях (регульованих і нерегульованих) варто бути готовим до того, що інший транспортний засіб може перетинати його всупереч ПДР (водій повинен бути готовим до цього маневру). Таким чином, до перехресть наближатися потрібно на невеликій швидкості, а у випадку недостатньої оглядовості необхідно зупинитися, щоб переконатися у відсутності небезпеки.

*Варто забути про рух з високою швидкістю, особливо у населеному пункті.* В умовах, коли на дорозі можна очікувати будь-яких несподіванок (навіть падіння балістичної ракети, вибух міни, гранати, автоматні черги тощо), пересування на високій швидкості несе одразу декілька загроз: 1) швидкий рух залишає водієві менше часу на реакцію щодо уникнення небезпеки; 2) наслідки зіткнення у такому випадку будуть більш важкими; 3) транспортний засіб, який наближається на високій швидкості, іншим учасникам дорожнього руху важче помітити вчасно і заздалегідь вжити запобіжні заходи [5, с. 290-299].

*Водіям цивільних транспортних засобів необхідно триматися подалі від військової техніки.* Коли поряд з водієм на проїзній частині з'являються воєнні вантажівки, бронетранспортери або навіть танки, то краще не наближатися до них (тримати безпечні дистанцію і інтервал) – у багатьох випадках оглядовість для у водія військового транспорту обмежена, так що автомобіль можуть випадково зачепити під час маневрування. З іншого боку, в декотрих умовах наближення цивільної машини до своєї чи ворожої техніки військовослужбовці можуть розцінити це як загрозу з відповідною зворотною реакцією [4].

*Можуть існувати небезпеки й на проїзній частині.* Тут доцільно нагадати про таку небезпеку на дорозі, як пошкодження її покриття. Після випадкових чи невідповідних обстрілів і боїв у конкретних населених пунктах на асфальті

можуть залишатися ями та обломки будівельного матеріалу (цегли, бетону, штукатурки тощо), фрагменти скляних чи металічних конструкцій від будівель, техніки, снарядів тощо (можна пошкодити шину, розміщені в нижній частині транспортного засобу підвіску, вихлопну систему, трансмісію тощо). Рухатися на таких ділянках доріг варто повільно, з підвищеною увагою, щоб своєчасно розгледіти серед дрібного сміття небезпечні обломки.

*Запропонуємо деякі рекомендації щодо забезпечення безпечної експлуатації автомобіля в умовах війни.* Загальною порадою для водіїв щодо забезпечення БДР в умовах правового режиму воєнного стану є прийняття об'єктивних правил війни. Навіть якщо водій діє завжди правильно, в мирний час ніколи би не дозволив комусь прижимати його автомобіль до узбіччя, то зараз краще в цій ситуації дати дорогу. Адже сьогодні майже у кожній машині можуть їхати озброєні люди (військові, волонтери, диверсійно-розвідувальні групи тощо), які мають власні уявлення про ПДР, тому сперечатися з ними не варто. Наступить час і всі будуть їздити за Правилами, але зараз основне завдання для учасника дорожнього руху – дочекатися перемоги ЗСУ і відбудувати країну, при цьому залишаючись людьми [6].

В умовах війни питання забезпечення захисту автомобіля від різного роду небезпек особливо актуальні, адже часто в сім'ї це єдиний спосіб переміщення, а деколи – й шанс врятувати своє життя. Щоб захистити автомобіль від небезпечних факторів вибухової хвилі, його можна надійно сховати [3]: 1) у підземному гаражі з міцним перекриттям; 2) в наземному «глухому» гаражі (без вікон і дверей, тільки з в'їзними воротами) з товстими стінами і залізобетонним дахом; 3) за бетонним або цегляним парканом (потрібно ставити автомобіль так, щоб паркан захистив транспортний засіб від потенційних куль і обломків будівель, але у випадку падіння не надавив його); 4) у металічному гаражі (це дещо гірший варіант захисту автомобіля, але навіть він здатен захистити транспортний засіб від невеликих обломків і кусків штукатурки, котрі будуть відлітати від сусідніх будинків). Якщо варіантів більше немає, то можна залишити автомобіль на вулиці, накривши її чехлом або ковдрою – подібний захист також хоч трохи підвищить ймовірність «виживання автомобіля».

Щоб захистити автомобіль від злодіїв/мародерів, потрібно діяти не зовсім раціонально як для умов мирного життя. Однак у воєнний час саме такі дії можуть знизити ризик крадіжки автомобіля: 1) не закривати двері машини на замки (так злодії заберуть тільки цінні дрібниці (шини, акумулятор, фари) і в цілому не будуть ламати кузов автомобіля); 2) не влаштовувати злодіям пасток – це тільки дратує їх і спровокує на неадекватну помсту; 3) цінні речі типу запасних частин, запасного комплекту коліс і акумуляторів краще тримати окремо від транспортного засобу, щоб не втратити все одразу [6].

**Висновки.** Провівши оперативний аналіз інтернет-повідомлень щодо особливостей експлуатації транспортних засобів під час війни, можемо зробити деякі узагальнення.

1. В умовах запровадженого правового режиму воєнного стану кожному водієві потрібно добре знати основні вимоги, які ставляться законодавством щодо експлуатації транспортного засобу. Це стосується дотримання ПДР (надання переваги автомобілям ЕМД, ДСНС, транспорту з гуманітарним



вантажом, військовій техніці тощо), заборона експлуатації транспорту під час дії комендантської години, проведення перевірок документів та огляду транспорту на блокпостах, утримання автомобіля в належному стані (обов'язкова наявність номерних знаків, чистота кузова, відсутність відеореєстраторів тощо). Разом з тим, в цих умовах дозволено керування з простроченими документами на транспортний засіб, змінено порядок реєстрації та продажу автомобілів, передбачена можливість вилучення автомобіля для потреб ЗСУ в разі систематичного порушення водієм ПДР, зокрема, за керування в стані алкогольного/наркотичного сп'яніння, паркування тощо.

2. Протягом введеного воєнного стану не всі учасники в повній мірі виконують вимоги ПДР України. Але дисциплінований водій повинен їх сумлінно дотримуватися, не дивлячись на будь-які несприятливі обставини – у невизначених ситуаціях доцільно надавати дорогу; рухатися з невисокою швидкістю; триматися на відстані від спеціальної військової техніки; враховувати можливість існування небезпек на зруйнованій проїзній частині. При ДТП загальною порадою є уникнення суперечок з учасниками дорожнього руху для ліквідації підстав щодо озброєного вирішення конфлікту на дорозі.

3. В період воєнного стану досить ймовірним є пошкодження автомобіля внаслідок обстрілу. До основних ушкоджень транспортних засобів в таких умовах можна віднести наступні: 1) деформація чи порушення цілісності даху автомобіля; 2) не закриваються двері кузова; 3) вигорання моторного відсіку; 4) фізично пошкоджений двигун; 5) пробито чи вибито скла вікон та кузова.

3. В умовах війни питання забезпечення захисту автомобіля від різного роду небезпек особливо актуальні. Для захисту автомобіля від небезпечних факторів вибухової хвилі його можна надійно сховати у підземному гаражі з міцним перекриттям; у наземному «глухому» гаражі; за бетонним або цегляним парканом; у металічному гаражі.

4. Для захисту автомобіля від злодіїв/мародерів потрібно вживати заходи, які можуть знизити ризик крадіжки автомобіля: 1) не закривати двері машини на замки; 2) не влаштовувати злодіям пасток; 3) цінні речі краще тримати окремо від транспортного засобу, щоб не втратити все одразу.

Таким чином, врахування власниками та водіями транспортних засобів вищезазначених аспектів їх експлуатації в умовах запровадженого воєнного стану сприятиме безпечному та ефективному користуванню автомобілями, їх успішній евакуації (в разі необхідності) членів сім'ї, домашніх тварин, цінного майна тощо.

### **Список використаних джерел:**

1. Вайда Т. С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з автомобільної підготовки [текст] : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України / Тарас Степанович Вайда. Вид-ня друге, доповнене. Харків, ХНУВС, 2013. 264 с.

2. Вайда Т. С. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху: методика проведення занять з автомобільної підготовки : [навч.-метод. посібн. для ВНЗ МВС України] / Т. С. Вайда, В. П. Маковій, Н. В. Шахман. 2-е вид., розшир. та доповн. Харків: Харків юридичний, 2012. 516 с.

3. Автотема. Когда правила диктует война: как вести себя за рулём в военное время. URL: <https://autotheme.info/news/161599-kogda-pravila-diktuet-vojna-kak-vesti-sebya-za-rulem-v-voennoe-vremya.html> (дата звернення: 04.05.2022).

4. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами в редакції постанови КМ України від 16.02.2022 № 105). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 06.05.2022).

5. Вайда Т. С. Деякі аспекти експлуатації автомобілів в умовах запровадженого правового режиму воєнного стану. *Multidisciplinary academic research, innovation and results* : Proceedings of the XIII International Scientific and Practical Conference, Prague, Czech Republic, April 05-08, 2022. (831 p.). Pp. 290-299. DOI – 10.46299/ISG.2022.I.13.

6. Автотема. Как защитит автомобиль во время войны в Украине: важные советы водителям. URL: <https://autotheme.info/news/161516-kak-zashhitit-avtomobil-vo-vremya-vojny-v-ukraine-vazhnye-sovety-voditelyam.html> (дата звернення: 02.05.2022).

**Венгер Альбіна Сергіївна**

*аспірант Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*

**Степанов Олексій Вікторович**

*професор кафедри «Організація та безпека дорожнього руху» Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, доктор технічних наук*

## **ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ ВІДНОВЛЕННЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ МІСТ**

Темпи урбанізації світу з кожним десятиліттям суттєво підвищуються. Україна не стала виключенням, збільшення об'ємів транспортних потоків супроводжується погіршенням умов руху, зниженням пропускної здатності, утворенням заторів, зростанням дорожньо-транспортних пригод та кількості загиблих. Процес планування розвитку міст вимагає вирішення складного комплексу питань, такого як технічні та композиційні задачі. Не менш важливими є питання, пов'язані з розвитком і роботою вулично-дорожньої мережі в містах. Інженери та наукові працівники нашої країни постійно працюють над питанням покращення функціонування вулично-дорожньої мережі міст, але не відповідність співвідношення «дорожні умови – транспортні потоки» не дозволяє отримати значних результатів.

З 24 лютого 2022 року Україна переживає критичні руйнування міст та інфраструктури у зв'язку з широкомасштабною збройною агресією Російської Федерації. На даному етапі східна частина нашої держави зруйнована, з лиця землі стерто велику кількість населених пунктів. Після завершення конфлікту перед інженерами постане питання «великого будівництва» та відновлення зруйнованих міст. А це, в свою чергу, можливість закласти раціональну

структуру вулично-дорожніх мереж, які будуть відповідати вимогам перспективного розвитку міст і покращенню роботи існуючих.

Щоб отримати «міста майбутнього» комфортні для проживання та пересування громадян, необхідно розглянути нормативи та досвід усіх розвинутих країн світу.

Вивчаючи досвід закордонних спеціалістів, ми бачимо, що значну увагу вони приділяють головним магістральним вулицям і пов'язаним з ними питаннями архітектурного і містобудівного проектування, безпеці і організації дорожнього руху, також дуже важливою є раціональність.

Для таких вулиць, які поєднують значні транспортні й пішохідні потоки, концентрацію офісів та ділових установ, різноманітні за призначенням об'єкти масового тяжіння, найбільш складною є проблема балансу функцій. У зв'язку з цим був запропонований особливий вид вулиць – міські бульвари. Ідея бульварів базується на концепції «пропускної здатності навколишнього середовища». Пропускна здатність навколишнього середовища визначається як максимальна кількість людей, які можуть знаходитись у даному місці без порушення його функцій [1].

З боку магістральних вулиць пропускна здатність отримала дещо іншу ознаку і розглядається як можливість реалізації функцій з обмеженням впливу транспорту на навколишнє середовище. З урахуванням такого підходу виникла концепція, яка вміщує такі основні положення:

- бульвар – магістральна вулиця, що обслуговує великі транспортні потоки (до 100000 авт./добу), але має невелику дозволена швидкість руху;

- на відміну від міських доріг бульвар інтегрований у міське середовище, є його частиною і повинен мати багатofункціональне призначення (тобто допускає суміщення транспортних, соціальних, екологічних, культурних та інших функцій);

- проєктні рішення і благоустрій бульвару повинні гарантувати баланс транспортних і екологічних функцій [1].

Концепції бульвару, технічні, містобудівні й архітектурні вимоги, які пред'являють до бульварів, задають певні принципи проєктування цього класу вулиць.

До технічних аспектів проєктування можна віднести:

- розподіл різних видів руху (транзитний і місцевий); для цього використовують влаштування паралельних – основної проїзної частини – і місцевих проїздів (місцевий рух, паркування, обслуговування забудови);

- пересічення тільки в одному рівні (регульовані або кільцеві).

Архітектурні принципи проєктування бульварів передбачають такі положення:

- пішохідні тротуари бульварів, які обслуговують різні об'єкти масового тяжіння, повинні відповідати великим об'ємам пішохідного руху;

- дизайн і архітектурні рішення повинні підкреслювати пріоритет ландшафту вулиці над її транспортними функціями, що буде впливати на поведінку водіїв і сприяти зниженню швидкості руху.

Таким чином, розглянуті класифікації і концепції міських бульварів підкреслюють увагу до вулиць, як до елемента міського середовища, прагнення

інтегрувати їх у це середовище із забезпеченням вимог до якості, благоустрою і дизайну вуличного простору.

Отже, руйнування нанесені країною-агресором дуже значні і потребують великих зусиль для відновлення але, разом з тим, можуть стати шансом для українського міста. Необхідність відбудови «з нуля» надасть можливість інженерам-проектувальникам, користуючись досвідом розвинених країн створити комфортні, безпечні з точки зору організації дорожнього руху міста для населення України.

#### **Список використаних джерел:**

1. Арсеньєва Н. О., Фоменко Г. Р. Функціональна класифікація міських вулиць і доріг – шлях до покращення умов руху. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: технічні науки*. 2020. Том 31(70). Ч. 2. № 6. С. 107–113.

#### **Веселов Микола Юрійович**

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

### **ПРИМУСОВЕ ВІДЧУЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ЗА КЕРУВАННЯ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ**

На сьогодні, в умовах воєнного стану, ми спостерігаємо появу нової практики примусового відчуження транспортного засобу (далі – ТЗ) – за керування ними особами у стані сп'яніння. Військові адміністрації (далі – ВА) (в деяких випадках ради оборони) майже всіх областей України прийняли рішення про примусове відчуження ТЗ у осіб, які керують авто у стані сп'яніння та використання цих ТЗ для потреби Збройних сил України (далі – ЗСУ) чи інших збройних формувань. За даними медіа, лише по Чернівецькій області за перші тижні війни (станом на 15.03.2022 р.) у «...нетверезих водіїв конфіскували 51 автівку та передали на потреби збройних сил...» [1]. З часу прийняття аналогічного рішення на Дніпропетровщині за період з 03.03.2022 р. по 24.03.2022 р. поліцією було вилучено 53 за правопорушення, передбачені ч.ч. 1–3 ст. 130 КУпАП.

За законом *примусове відчуження майна* – це 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 [2, ст. 1].

Однак процедура реалізації примусового відчуження ТЗ (на потреби ЗСУ в умовах воєнного стану) у осіб, які керували ними у стані сп'яніння на практиці видається не такою вже і бездоганною.

Слід звернути увагу, що загальний зміст тих нормативно-правових актів, якими запроваджувалося примусове відчуження ТЗ за керування у стані

сп'яніння в умовах воєнного стану в різних областях України є схожим, але не ідентичним. У розпорядженні Дніпропетровської ОВА від 23.03.2022 р. № 74/0/527-22 або наказі Волинської ОВА від 26.03.2022 р. № 66 прийняття рішення про примусове відчуження ТЗ у наведених ситуаціях покладається на Головне управління Національної поліції спільно з обласним територіальним центром комплектування та соціальної підтримки (далі – ТЦКСП).

Парадокс полягає в тому, що на сьогодні сам закон більш-менш визначено окреслює особливості передачі та примусового відчуження (в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану) лише комунального майна. На підзаконному рівні наразі затверджено Порядок розгляду заяв та здійснення виплат для наступної повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану [3], але не визначено порядку (процедури) самого примусового відчуження.

Основним суб'єктом, котрого закон наділяє правом приймати рішення про примусове відчуження майна в зазначених умовах є військове командування (разом з військовими адміністраціями чи іншими місцевими органами влади), яким є: Головнокомандувач ЗСУ, Командувач об'єднаних сил ЗСУ, командувачі видів та окремих родів військ (сил) ЗСУ, командувачі (начальники) органів військового управління, командири з'єднань, військових частин ЗСУ та інших утворених відповідно до законів України військових формувань [4, ст. 3]. Водночас у Плані запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні (затвердженому Розпорядженням Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) від 24.02.2022 р. № 181-р.) органом, відповідальним за запровадження примусового відчуження майна, що перебуває у приватній або комунальній власності (п. 5 плану) визначено, у першу чергу, *раду оборони відповідного регіону або військові адміністрації* (у разі утворення), *військове командування*, а органами, що залучаються до здійснення цього заходу – різні міністерства, в тому числі МВС України, обласні (районні) держадміністрації, ВА (у разі їх утворення), органи місцевого самоврядування всіх рівнів [5].

Закон містить певні виключення щодо прийняття рішення про примусове відчуження майна в місцевостях де ведуться бойові дії, що дає нам підстави припустити, що цей захід правового режиму воєнного стану може здійснюватися у звичайному та спрощеному порядку.

Вважаємо, що *звичайний порядок* повинен передбачати:

1) утворення рішенням відповідної місцевої ВА робочої групи з розгляду питань примусового відчуження чи вилучення майна у зв'язку з запровадженням та виконанням заходів правового режиму воєнного стану (далі – робоча група);

2) повідомлення органами поліції робочій групі та місцевому ТЦКСП про факт тимчасового затримання та зберігання на штрафному майданчику ТЗ (що перебуває у приватній власності з наданням повної інформації про ТЗ та його власника) у зв'язку з керуванням таким ТЗ особою у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або відмовою особи, яка керувала цим

ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння;

3) забезпечення представниками робочої групи та ТЦКСП проведення оцінки ТЗ, що підлягає примусовому відчуженню із залученням суб'єктів оціночної діяльності (проводиться у порядку, встановленому законодавством про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність, з оформленням висновку про вартість майна);

4) підготовка керівництвом місцевих ТЦКСП пропозицій про примусове відчуження зазначеного (зазначених) ТЗ на потреби ЗСУ чи інших військових формувань та погодження їх з місцевою ВА (радою оборони), про що приймається відповідне рішення у вигляді розпорядження;

5) здійснення примусового відчуження конкретного ТЗ на потреби держави в умовах правового режиму воєнного стану шляхом складання уповноваженими особами ТЦКСП за участю представників поліції акту про примусове відчуження. Акт підписується власником майна або його законним представником і уповноваженими особами військового командування (ТЦКСП) та органу, що погодив рішення про примусове відчуження майна (представником робочої групи) і скріплюється печатками військового командування та/або зазначених органів.

У місцевостях, де ведуться бойові дії має діяти спрощений порядок примусового відчуження майна, в тому числі і ТЗ.

*Спрощений порядок* примусового відчуження ТЗ зводиться до:

1) оцінювання ТЗ, що підлягає примусовому відчуженню (у разі неможливості залучити до оцінки майна суб'єктів оціночної діяльності – суб'єктів господарювання така оцінка проводиться суб'єктами оціночної діяльності – органами державної влади (включаючи органи військового управління. – *Прим. авт.*) або органами місцевого самоврядування за погодженням із власником майна. У разі відмови або відсутності власника майна зазначені органи мають право проводити таку оцінку самостійно);

2) здійснення примусового відчуження конкретного ТЗ за рішенням військового командування (без будь-яких погоджень) шляхом складання уповноваженими особами ТЦКСП за участю представників поліції акту про примусове відчуження.

За законом право державної власності на майно виникає з дати підписання акта [2, ст. 7]. Слід зауважити, що, враховуючи різноманітність зовнішніх обставин воєнного стану, законодавець з порозумінням ставиться до можливої відсутності власника ТЗ під час примусового відчуження і, як зазначено, акт може бути складено без нього. Враховуючи це, з погляду закону, ніщо не заважає здійснювати таке відчуження й у особи, яка керувала цим ТЗ у стані сп'яніння, не будучи його власником.

Таким чином, рішення про зазначений захід правового режиму воєнного стану може прийняти ТЦКСП відповідного рівня, оскільки також належить до органів військового управління. Але примусово відчужувати ТЗ у осіб, які ними керували у стані сп'яніння, навіть в умовах воєнного стану, будь-які органи чи підрозділи НПУ ані самостійно, ані за вказівкою ВА не можуть. А таке завдання-повноваження можна побачити в подібних рішеннях деяких ОВА, що

є порушенням законності. На підрозділи поліції може бути покладено лише обов'язок передавати військовому командуванню (наприклад, командуванню військових частин чи керівництву ТЦКСП) ті ТЗ, які були тимчасово затримані в порядку, визначеному Постановою КМУ від 17.12.2008 р. № 1102 та можуть підлягати примусовому відчуженню.

#### **Список використаних джерел:**

1. На Буковині в нетверезих водіїв вилучили пів сотні авто. Що відомо про відчуження майна: новини за 15.03.2022. URL: <https://suspihne.media/217803-na-bukovini-v-netverezih-vodiiv-vilucili-piv-sotni-avto-so-vidomo-pro-vidczuzenna-majna/> (дата звернення: 11.04.2022).

2. Про передачу, примусове відчуження або вилучення майна в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану: Закон України від 17.05.2012 р. № 4765-VI. Дата оновлення: 23.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4765-17#top> (дата звернення: 11.04.2022).

3. Деякі питання здійснення повної компенсації за майно, примусово відчужене в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2012 р. № 998. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998-2012-%D0%BF#n15> (дата звернення: 23.04.2022).

4. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Дата оновлення: 01.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#top> (дата звернення: 20.04.2022).

5. Питання запровадження та забезпечення здійснення заходів правового режиму воєнного стану в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24.02.2022 р. № 181-р. Дата оновлення: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/181-2022-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.04.2022).

## **Вишневська Наталія Олександрівна**

*викладач кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону Національної академії державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького*

## **Силка Сергій Борисович**

*старший викладач кафедри транспортних засобів та інженерного забезпечення охорони державного кордону Національної академії державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького*

### **ОСОБЛИВОСТІ ЗАПРОВАДЖЕННЯ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

24 лютого 2022 року у зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України Указом Президента України введено воєнний стан [1, 2], який триває і по теперішній час. У період дії військового стану діє ряд певних обмежень, що зумовлюють особливості дорожнього руху. До таких особливостей відносяться: введення відповідного правового режиму та запровадження комендантської години, посиленої охорони та додаткового встановлення блок постів. Для кожного регіону встановлений «свій» час дії та обмеження комендантської години. Під час комендантської години в'їзд, виїзд (вхід, вихід) на територію з території, де запроваджено комендантську годину, здійснюється лише через визначені комендатурою блокпости, які контролюють правовий режим та рух транспорту. При зупинці транспорту уповноважені особи перевіряють документи у водія та пасажирів, проводять огляд транспортного засобу. Для того щоб безперешкодно подолати дану ділянку потрібно дотримуватися певних правил, а саме:

а) потрібно знизити швидкість автомобіля (у більшості випадків перед кожним блокпостом встановлено знак «Обмеження максимальної швидкості»);

б) завчасно підготуйте документи для перевірки (для водія це посвідчення водія, технічний паспорт на автомобіль, страховий поліс, для пасажирів паспорт або документ що засвідчує особу);

в) не рекомендовано в період військового стану возити в автомобілі зброю, якщо ви не є військовим, навіть при наявності спеціального дозволу:

- занадто великі та гострі предмети, а саме ножі та ін;

- сумки та рюкзаки в багажнику автомобіля не повинні бути військової тематики, теж саме стосується і одягу;

- паливо та інші суміші у скляній тарі, дана суміш може пролитися що спричинить пожежу;

г) під'їжджаючи до блокпоста необхідно вимкнути фари та перейти на габаритні ліхтарі;

д) затемнене скло опустити;

е) здійснювати відео фіксацію та фотозйомку, користуватися відеореєстраторами заборонено (дане обмеження необхідно для того, щоб уникнути розголошення інформації, яка може допомогти противнику дізнатися про переміщення та хід виконання завдань Сил оборони України);



є) без дозволу військових не виходити з автомобіля, чітко відповідати на поставленні запитання та бути готовим на вимогу надати можливість оглянути власний автомобіль;

ж) продовжити рух власного автомобіля без різкого збільшення швидкості руху та маневрування.

Незважаючи на те, що на період військового стану Правила дорожнього руху ніхто не скасовував, багато водіїв якщо не повністю, то частково забули про правила руху на дорозі які існували до введенні військового стану свідомо ігноруючи та нехтуючи ними [3]. Враховуючи нові реалії руху на транспорті, перед водіями стоїть нове завдання – доїхати максимально безпечно. Перше, на що повинен налаштуватися водій в умовах воєнного стану – постійна готовність до виникнення небезпеки. Зважаючи на вищевказані фактори нами сформовані основні рекомендації, щодо безпечного пересування на транспортному засобі в умовах воєнного стану. Основними з яких є:

1. Максимально дотримуватися Правил дорожнього руху.
2. Будьте готові надати іншим транспортним засобом безперешкодний проїзд.
3. Пам'ятайте про дотримання швидкісного режиму.
4. Постійно стежити за дорожньою обстановкою.

Зазначені рекомендації є загальними для водіїв усіх типів транспортних засобів. Їх дотримання знизить ризик виникнення нестандартних ситуацій як під час перевірки документів так і під час руху дорогами загального користування.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 12.05.2022).

2. Питання запровадження та здійснення деяких заходів правового режиму воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.07.2020 р. № 573. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/573-2020-п#Text> (дата звернення: 12.05.2022).

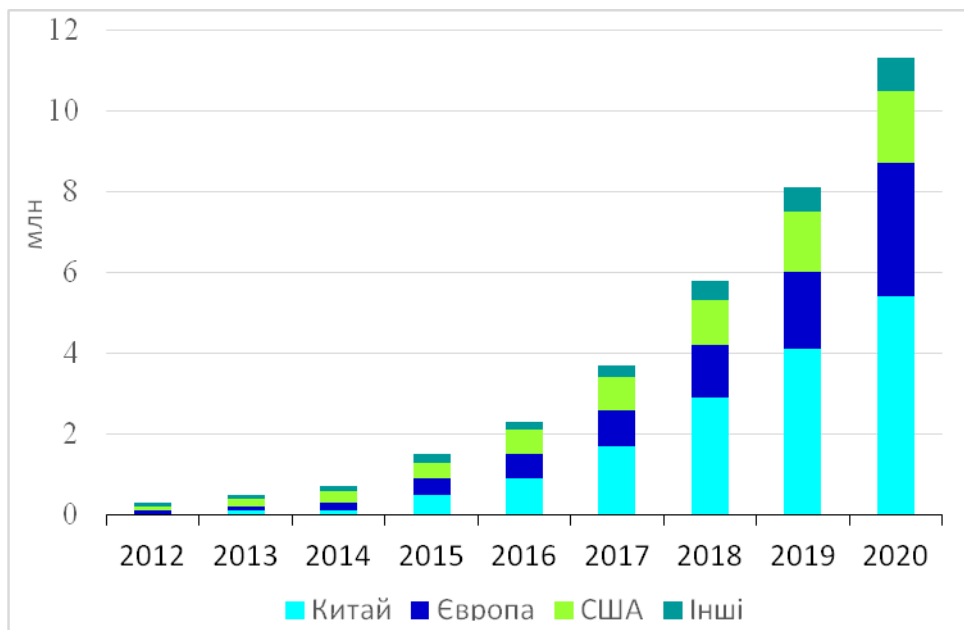
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 12.05.2022).

**Гаврилюк Андрій Федорович**

*старший викладач Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, кандидат технічних наук, доцент*

## **АНАЛІЗ ПРОВЕДЕННЯ АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ ВИНИКНЕННІ ДТП ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ**

Кількість світового автопарку налічує понад 1 мільярд одиниць і за прогнозами впродовж 50 років їх кількість зросте до 2,5 мільярдів [1]. До складу автопарку входять транспортні засоби з двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ), а також ті транспортні засоби, які використовують альтернативні джерела енергії. Розвиток останніх спричинено вичерпанням запасів нафти та газу, колосальною кількістю викидів відпрацьованих газів від транспортних засобів, які обладнані ДВЗ, а також суворими екологічними стандартами, які накладаються на ДВЗ [2]. Основними забруднювачами повітря у відпрацьованих газах ДВЗ є  $\text{CO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{NO}_x$  [3, 4]. Це вкрай погіршує екологічну ситуацію. Така тенденція призвела до бурхливого розвитку електромобілів, географічна динаміка яких представлена на рисунку 1.



*Рисунок 1. Динаміка кількості електромобілів за регіонами світу*

Аналізуючи графічні залежності помітно, що кількість електромобілів, з кожним роком стрімко зростає. Найбільше таких автотранспортних засобів зосереджено у Китаї, Європі та США. Найбільшого поширення серед них набули легкові пасажирські автомобілі та автобуси.

Очевидно, що стрімке збільшення кількості електромобілів призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за їх участю, як у абсолютному, так і у відносному значеннях. Для порятунку пасажирів (і матеріальних цінностей) на такі події прибувають працівники Держаної служби України з надзвичайних ситуацій (ДСНС).

Електромобілі для забезпечення руху використовують асинхронні електричні двигуни (на початковому етапі використовувались електродвигуни постійного струму), які живляться змінним струмом від силових акумуляторних батарей. Тому проведення аварійно-рятувальних робіт (АРР) при ДТП за їх участю (електромобілів) носить дещо інший характер у порівнянні із автомобілями з двигунами внутрішнього згорання (ДВЗ). У [5] наведено досить стисло алгоритм роботи працівників ДСНС при гасінні пожежі електричних та гібридних автомобілів, натомість не приділена увага методиці проведення АРР.

Тому розроблення методів і способів проведення АРР при виникненні ДТП за участю електричних та гібридних автомобілів є актуальним науково-технічним завданням в умовах сьогодення, та створить підґрунтя для успішного та швидкого рятування потерпілих та безпечних умов роботи рятувальників.

### **Список використаних джерел:**

1. С. С. Chan, Y. S. Wong Electric vehicles charge forward IEEE Power and Energy Magazine, 2 (6) (2004), pp. 24-33.

2. Гаврилюк, А. Ф. (2021). Дослідження паливної та еквівалентноїощадливості автомобілів з традиційними та альтернативними видами пального. Наукові праці Вінницького національного технічного університету, (2). <https://doi.org/10.31649/2307-5376-2021-2-32-39>.

3. Anenberg, S.; Miller, J.; Henze, D.; Minjares, R. A Global Snapshot of the Air Pollution-Related Health Impacts of Transportation Sector Emissions in 2010 and 2015. Available online: [https://theicct.org/sites/default/files/publications/Global\\_health\\_impacts\\_transport\\_emissions\\_2010-2015\\_20190226.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/Global_health_impacts_transport_emissions_2010-2015_20190226.pdf)

4. European Environment Agency. Climate Change Mitigation. Available online: <https://www.eea.europa.eu/themes/climate/eu-greenhouse-gas-inventory>

5. Статут дій органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту під час гасіння пожеж. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0802-18#n4>.

### **Грін Ігор Вячеславович**

*старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету*

## **ОСОБЛИВОСТІ НАДАННЯ ДОЛІКАРСЬКОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДТП В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Основні причини смерті у ДТП: травми, несумісні із життям – 20 %, затримка швидкої допомоги – 10 %, неправильно надана перша допомога чи бездіяльність очевидців – 70 %. Чому так все відбувається, як допомогти людині, яка постраждала в ДТП? Адже в автошколі вивчають правила надання першої медичної допомоги при ДТП. Але чомусь більшість залишається або байдужим до чужого горя, або не знають, як допомогти. Ми закликаємо всіх

автомобілістів не залишатися байдужими та ознайомитись з основними принципами надання першої допомоги при ДТП.

Аварії в умовах військового стану часто трапляються у районах, віддалених від лікарень. Це одна з основних причин, коли швидка не може швидко дістатися місця аварії. І цей догоспітальний період у наших руках. Уміння допомогти на цьому етапі дуже цінується.

Забезпечення безпеки на місці ДТП: увімкнення аварійної світлової сигналізації та встановлення знаку аварійної зупинки; оцінка обстановки та впевненість у власній безпеці, інакше кількість жертв може зрости (автомобіль із бензиновим двигуном згорає за 5-7 хвилин, є ймовірність вибуху, тому необхідно заглушити двигун, відключити акумулятор, від'єднати дроти від акумулятора всіма можливими способами вирвати, обрізати, відкрутити); виклик швидкої допомоги та служб порятунку. Нехай завжди у вашій телефонній книзі буде занесено в пам'ять номери служб порятунку.

Послідовність надання допомоги за ДТП; викликаємо швидку допомогу; необхідно витягти потерпілого з машини (це дуже відповідальний момент, тому що можна погіршити тяжкість отриманих травм, основні травми при ДТП черепно-мозкова травма, травми грудного відділу та нижніх кінцівок, перед вилученням потерпілого з автомобіля необхідно усунути все те, що може завадити цьому, витягають людину, взявши її за пахвові області, не можна створювати жодних різких рухів, у жодному разі не можна смикати і витягувати кінцівки): після вилучення потерпілого все необхідно робити максимально обережно та максимально швидко оцінювати його стан (для початку необхідно усунути одяг, що здавлює, щоб забезпечити приплив кисню, прибрати краватку, розірвати одяг, послабити ремінь, будь-який необережний рух або натискання може лише посилити біль, будьте уважні; оцінюємо стан постраждалого. Для початку необхідно оцінити стан життєво важливих функцій, від цього і залежатиме характер надання першої допомоги: дихання: в нормі кількість вдихів за хвилину у дорослого – 16-20, у дітей – 20-23. У потерпілого може розвинути як прискорене дихання (25-30), так і рідкісне (8-10), що може свідчити про розвиток шоку; пульс: промацувати його краще на сонній (шия) або променевої артерії (у місці носіння годинника). У нормі 60–80, у дітей 80–90. Частіший пульс або рідкісний (менше 60), а також неритмічний може бути ознакою шоку; реакція зіниць: у здорових людей зіниця звужується при світлі та розширюється при темряві. Якщо у потерпілого зіниці розширені та не реагують на світло – це ознака небезпечного для життя стану; шкірні покриви: в нормі рожевий колір і теплі на дотик. При непритомності і крововтраті стають блідими і холодними. У разі тяжкого порушення дихання та крововтрати – синюшними. У рятувальників на таку оцінку має відводитися 5-10 секунд. Тому що в цих випадках важлива кожна хвилина.

Тепер наведемо алгоритм реанімації потерпілого за ознаками клінічної смерті. Кожна з наступних ознак не є головною та достовірною ознакою клінічної смерті. Діагноз ставиться за наявності всіх ознак або більшості з них: відсутність свідомості; відсутність дихання; відсутність пульсації на великих судинах (сонних або стегнових). На променевої артерії пульс краще не перевіряти, тому що при систолічному тиску (верхнє) 50-60 мм.рт.ст. він уже

зникає; розширення зіниці; зміна кольору шкіри та слизових (поява блідості або частіше вираженої синюшності). Клінічна смерть – це період між життям та смертю, при якому відсутні клінічні ознаки життя, але життєво важливі процеси в організмі ще продовжуються. Це той період, коли можна врятувати людину. При реанімації в перші 3 хвилини ймовірність порятунку 75 %, якщо час затягується до 5 хвилин – ймовірність порятунку 25 %. І якщо понад 10 хвилин – то врятувати людину вже неможливо. Бо за, начебто, лічені хвилини вмирає мозок людини.

Загальні засади реанімації: потерпілого необхідно покласти на тверду поверхню; під шию підкладається валик, щоб уникнути западання язика; непрямий масаж серця зі штучним диханням. Співвідношення числа стисків грудної клітки та штучних вдихів – при наданні допомоги однією людиною на 2 вдихи 15 стиснень, при наданні допомоги двома – на 1 вдих 5 стисків. Загальна кількість вдихів 12-16 за хвилину, стиснень грудної клітини – 60-70 за хвилину. Вдування повітря повинне займати 1-2 секунди. Продавлювання грудної клітки має бути на 4-5 см, у дітей 2-3 см і проводиться основою долоні однієї руки. Масаж продовжують до відновлення серцевої діяльності. Ознаки ефективної реанімації: поява пульсації на сонній артерії; звуження зіниць; шкірні покрови набувають рожевого кольору; поява самостійного дихання.

Алгоритм, відповідно до якого слід діяти, опинившись на місці ДТП, завжди залежить від стану постраждалих та характеру отриманих ними пошкоджень. Непритомний стан зазвичай не перевищує за тривалістю однієї хвилини, проте при больовому шоці або серйозній кровотраті втрата свідомості може тривати і довше. Для зупинки кровотечі важливо спочатку визначити, звідки йде кров. Найнебезпечніша кровотеча – артеріальна, при якій кров виходить ритмічно пульсуючим струменем. Для зупинки такої кровотечі на кінцівках важливо правильно накладити джгут, фіксуючи його на 5-6 сантиметрів вище за пошкодження. Джгут можна залишати на кінцівці максимум на дві години влітку та на годину в зимовий час. Темна кров, яка витікає без пульсації – ознака венозного характеру кровотечі. Накладіть на рану стерильну серветку, а зверху – пов'язку, що давить. Незначна кількість крові по всій площі рани означає, що у потерпілого капілярна кровотеча, максимально безпечна, але потребує запобігання інфікуванню. За допомогою бинта або лейкопластиру зафіксуйте стерильну серветку на рані. У разі перелому або вивиху, які є найчастішими травмами у дорожньо-транспортних пригодах, важливо не допустити деформації кісток на площі пошкодженої ділянки тіла. Зазвичай переломи супроводжує сильний біль, але у стані шоку постраждалий може заперечувати його. Зверніть увагу на кривизну кінцівки, хрускіт при зміні положення, наявність відкритих переломів. При виявленні перелому накладіть на кінцівку дві шини з підручних матеріалів (дошок, палиць), прибинтувавши їх вище та нижче пошкодження зовні та всередині. Якщо ви підозрюєте перелом тазу або хребта, рекомендуємо не вживати самостійних заходів для пересування потерпілого – це загрожує паралічем кінцівок або порушеннями роботи внутрішніх органів. Вкрай важливо забезпечити профілактику шоку для потерпілого, який відчуває сильний біль або зазнав серйозної кровотрати. У стані шоку організм відчуває колосальне навантаження, що може призвести до

дестабілізації роботи серцево-судинної системи та можливих негативних наслідків. Симптоми шокowego стану – блідість шкірних покривів, загальмованість реакції, поверхневий подих, холодний піт. Для профілактики такого стану після зупинки кровотечі та знеболювання (його виробляють медичні працівники), давайте йому часто і багато пити, зігрійте.

Знання правил надання першої медичної допомоги при дорожньо-транспортній пригоді, та послідовність виконання необхідних заходів допомагають в екстремальний момент зібрано та виважено приймати певні рішення та здійснювати невідкладні долікарські дії, які можуть врятувати людське життя. При цьому якщо немає необхідних знань та навичок, краще дочекатися приїзду бригади «Швидкої допомоги».

### **Голіна Володимир Васильович**

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

## **БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УКРАЇНІ<sup>1</sup>**

1. Дорожній рух – це інтегральна система «людина–транспортний засіб–дорога–контроль». Законом України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. (зі змінами та доповненнями) визначаються правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища [1]. Отже, безпека дорожнього руху передбачає здійснення сукупності заходів запобігання, послаблення, усунення деструктивних чинників природного, фізичного, механічного, технічного, правового, соціального та іншого характеру, сила й інтенсивність яких у конкретний час і на перспективу зумовлює кількісно-якісні показники правопорушень у сфері дорожнього руху. Безсумнівно, безпека дорожнього руху залежить від рівня дотримання його учасниками нормативно-правових приписів, які регулюють суспільні відносини на всіх ланках вищезазначеної системи. Однак доцільно зауважити, що не всі деструктивні чинники, що існують і діють у них, мають вирішальний вплив на показники смертності й травматизму в Україні.

2. Згідно зі статистичними даними за період з 2020 по 2021 роки в Україні зареєстровано понад 2,4 млн. дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з яких 328 427 випадків – з постраждалими від них, а саме: більше 48 тис. загиблих і більше 406 тис. – травмовано. Порівняльний аналіз щорічних

---

<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).

показників ДТП, смертності і травматизму, на перший погляд, свідчить про певну позитивну тенденцію поступового їх зниження. За офіційними даними за цей період кількість ДТП скоротилася на 16,2 %, при цьому кількість ДТП з постраждалими стала на 29,3 % меншою, а рівень смертності і травматизму в середньому знизився на 30,7 %, що викликає у деяких вчених аргументовані сумніви і критичні зауваження [2, с. 65]. Слід погодитися з думкою, що одним із пріоритетів державної політики забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху повинна стати всеохоплююча автоматизація обліку ДТП, обробки аналізу статистичних даних щодо стану дорожньо-транспортної аварійності і тяжкості її наслідків [3, с. 159]. Дійсно, з метою вирішення цієї проблеми доцільно здійснити організацію обліку ДТП і тяжкості їх наслідків шляхом концентрації таких даних у єдиному органі – Державній службі статистики в Україні [2, с. 71]. При всій важливості досягнення більш об'єктивних показників транспортних правопорушень помітно вплинути на причини й умови їх вчинення цей елемент згаданої системи не в змозі. Але об'єктивація обліку ДТП підвищить вимоги до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху.

3. Державна інфраструктура впливає на показники аварійності. Наприклад, у 2019 р. обліковано 948 ДТП через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовано, з яких на дорогах державного значення сталося 890 ДТП, на дорогах місцевого значення – 58 ДТП [4]. Якщо в 2019 р. було зареєстровано 160 675 ДТП, і з них 26 052 із загиблими та / або травмованими (загинуло 3 454 особи і травмовано 32 736 осіб), то деструктивний чинник ДТП, пов'язаний з дорожньою інфраструктурою в Україні, складає лише 50 %. Виходить, що в системі дорожнього руху деструкція дорожньої інфраструктури займає приблизно 0,5 %. Беззаперечно, без якісної дорожньої інфраструктури не може бути безпечного дорожнього руху. Її удосконалення – важлива складова забезпечення безпеки доріг, що й передбачено Стратегією і Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року.

4. За результатами проведення наукових досліджень і аналізу статистичних даних більше 1/3 загиблих та / або травмованих у ДТП є пішоходи [4]. Так, за 2021 р. ДТП із загиблими та / або травмованими пішоходами склали 5 808 випадків, в яких загинуло 840 осіб і 5 370 осіб травмовано. Смертність і травматизм пішоходів настає внаслідок як правомірної, так і неправомірної їх поведінки [5, с. 146–147]. З вини пішоходів у 2021 р. було вчинено 584 ДТП (10 % від загальної кількості зареєстрованих ДТП у 2021 р.), в яких загинуло 86 осіб і травмовано 527 осіб [6]. Цими нескладними розрахунками і аргументами ми намагалися довести, що основна маса ДТП взагалі і з тяжкими наслідками зокрема відбулися і продовжують відбуватися не внаслідок відсутності ефективного контролю за дотриманням Правил дорожнього руху (далі – ПДР), не за рахунок недоліків дорожньої інфраструктури і навіть не з вини пішоходів та інших учасників дорожнього руху, а обумовлена, як правило, зухвалим умисним, злісним недотриманням / порушенням ПДР. Нами неодноразово підкреслювалося, що переважна більшість транспортних правопорушень пов'язана з ігноруванням правил маневрування, перевищенням безпечної швидкості руху, недотриманням вимог

проїзду перехресть і дистанції руху, керуванням транспортним засобом у стані сп'яніння, перевищенням встановленої швидкості, порушенням правил проїзду пішохідних переходів, виїзд на смугу зустрічного руху, що складають 80-90 % від усіх зареєстрованих ДТП. Внаслідок лише цих видів ДТП гине до 90 % потерпілих [6]. Майже аналогічні показники структури стану смертності й травматизму характерні для попередніх років. Стійкість цих структурних показників ДТП наводить на думку, що основна рушійна сила таких трагічних подій закладена у правосвідомості й культурі учасників дорожнього руху. Транспортні правопорушення, як зазначає проф. Т. О. Гуржій, є універсальним показником рівня їх правосвідомості [7, с. 57]. Можна дискутувати з приводу розуміння правосвідомості саме учасників дорожнього руху і тих, хто його забезпечує, пріоритетності культури чи репресії в культурно-репресивній концепції запобігання транспортним правопорушенням академіка О. М. Костенка [8, с. 128, 160 та ін.] тощо. Але стає очевидним, що підвищити рівень правосвідомості й культури водіння транспортними засобами з метою протидії «епідемії протиправності» у сфері дорожнього руху за короткий час (3-4 роки) можливо за умови негайного застосування радикальних, навіть шокових, заходів, засобів, пристроїв, знаряддя, які здатні вплинути на свідомість, волю, інтереси, престиж, совість, перш за все, водіїв, щоб «приборкати» свавільну правосвідомість потенційних правопорушників, зламати стереотипи поведінки, закладені, можливо, у підсвідомість. Тому сучасна теоретико-прикладна культурологія дорожнього руху (а її треба створити!) повинна формувати культуру водіння через вплив на правосвідомість водіїв радикально-репресивними жорсткими нормативно-правовими приписами (як це робиться в інших країнах світу) і паліативно-культурними заходами за формулою: «репресія – правосвідомість – культура руху». У цьому разі мається на увазі штучна, примусова, технічна культуризація водіїв, або хоча б певної їх частини (щоб не перебільшувати запобіжний потенціал культурологічного напрямку).

5. Треба зауважити, що культурологічний запобіжний напрям, який поєднує міжгалузеві заходи і засоби, інтегрує (це обов'язкова вимога!) спеціально підібрані заходи нормативно-правового, соціального, технічного, організаційно-управлінського, кримінологічного, віктимологічного, деліктологічного характеру, зміст яких розкривається, наприклад, у попередніх публікаціях автора на цю тему [9; 10].

#### **Список використаних джерел:**

1. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/ed20040316#Text> (дата звернення: 19.05.2022).

2. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75. doi: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>.

3. Таволжанський О. В. Основи державної кіберполітики України: формування та реалізація. Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського



університету права імені Короля Данила Галицького. Серія : Право. 2017. № 4 (16). С. 158–164.

4. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Урядовий кур'єр від 04 листоп. 2020 р. № 214.

5. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжким тілесним ушкодженням, в Україні : монографія. Харків : Право, 2014. 284 с.

6. Дорожньо-транспортні пригоди за причинами за період з 01.01.2021 по 30.09.2021 р. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystika/>Статистика.

7. Гурій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія. Харків : Тимченко, 2010. 438 с.

8. Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу : монографія. Київ : Атака, 2008. 352 с.

9. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Питання боротьби зі злочинністю. 2021. Вип. 41. С. 58–62.

10. Голіна В. В. Стратегічні напрями підвищення рівня безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Причорноморські публічно-правові читання* : матер. між нар. наук. конф., м. Миколаїв, 10-12 вересня 2021 р. Миколаїв : Вид. дім «Гельветика», 2021. Ч. 2.

### **Головкін Богдан Миколайович**

*завідувач кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, головний науковий співробітник Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, доктор юридичних наук, професор*

## **ЩОДО ЖЕРТВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Стан безпеки дорожнього руху оцінюється за такими індикативними показниками як кількість дорожньо-транспортних пригод та тяжкість їх наслідків. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я у світі щороку в ДТП гине близько 1,3 млн людей і 20-50 млн отримують травми. Спостерігається нерівномірність розподілу показників смертності у ДТП на різних континентах світу, залежно від рівня валового внутрішнього доходу на душу населення. Найбільше загиблих фіксується в Африканському регіоні (26,6 осіб на 100 тис. населення) і у Південно-Східній Азії (20,7 осіб). Трохи краща ситуація у Східному Середземномор'ї (18) і Сполучених Штатах Америки (15,6). Найбезпечніший дорожній рух вважається в Європейському регіоні (8,8 загиблих на 100 тис. населення) та Європейському Союзі (5,5). Показник смертності в пострадянських державах становить 14 осіб на 100 тис. [1, с. 8]. Україна належить до країн із високим рівнем смертності у ДТП. Серед 50 держав Європейського регіону Україна посідає 42 місце (13,7 осіб на 100 тис.) [2, с. 10]. За даними ВООЗ дорожньо-транспортні пригоди є першою причиною

смерті молоді віком 15-24 роки і другою причиною смерті дітей від 5 до 14 років [1, с. 6].

За останні три роки (2019-2021 рр.) в Європейському Союзі кількість загиблих у ДТП змінювалася. Так, у 2019 р. в державах-членах ЄС всього загинуло 22 700 осіб, 2020 р. – 18 800, 2021 р. – 19 800. Зниження показника смертності на 17 % у 2020 р. пояснюється зменшенням дорожнього трафіку під час світової пандемії коронавірусної хвороби COVID-19, а також карантинними обмеженнями на пересування пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів. Водночас збільшення на 5 % кількості загиблих зумовлено відновлення інтенсивності дорожнього руху на докарантинному рівні [3]. За цей же період в Україні спостерігалася протилежна ситуація: 2019 р. – 3454 загиблих у ДТП, 2020 р. – 3541 або збільшення на 2,5 %. Однак в наступному 2021 р., обліковується 2926 загиблих (або мінус 17,4 %), тоді як в Євросоюзі за цей рік зафіксовано зростання показника смертності на 5 %. Разючі відмінності у значеннях показників смертності пояснюються неповним обліком загиблих у ДТП в Україні та маніпуляціями із статистичними даними [4, с. 70-71]. Поряд з цим в Україні спостерігається інша небезпечна тенденція. Йдеться про збільшення показника постраждалих у ДТП за останні три роки: 2019 р. (26052), 2020 р. (26140), 2021р. (22456), що вказує на проблеми з організацією дорожнього руху, стабільно високий рівень віктимізації основних користувачів автомобільного транспорту, неналежний технічний стан транспортних засобів, невідповідність мережі автомобільних доріг і дорожньої інфраструктури міжнародним стандартам безпеки.

В цілому під час реалізації проголошеного ООН «Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (2011-2020 рр.)», в Євросоюзі спостерігалася загальна низхідна тенденція щодо зниження рівня дорожньо-транспортної смертності (мінус 36 % за вказаний період). Між тим, в Україні кількість загиблих і тяжко травмованих внаслідок ДТП постійно змінювалося, то у бік збільшення, то несуттєво зменшувалася. Поряд з цим в Україні існує найвищий серед країн ЄС ризик загинути у ДТП. За 2020 р. коефіцієнт смертності у розрахунку на 1 млн населення в державі становив 85 осіб, тоді як середній показник по ЄС був 42 особи. Серед держав-членів ЄС найвищі показники смертності в ДТП демонструє Румунія (85). Крім неї, до п'ятірки лідерів антирейтингу входять Латвія (74), Болгарія (67), Польща (65), Литва (63). Водночас, найбезпечніший дорожній рух вважається у Швеції і Норвегії (по 18 загиблих на млн), Мальті (21), Ісландії (22) та Швейцарії (26) [5]. В середньому, в нашій державі ризик загинути у ДТП в 1,5-2 рази вищий ніж в державах-членах ЄС.

Аналіз контингенту жертв ДТП дозволяє вирізнити найбільш типові групи учасників дорожнього руху. За даними Євростату, у 2020 в Євросоюзі найчастіше гинуть у ДТП водії та пасажирів автомобілів (44,2 %), на другому місці ідуть пішоходи (19,2 %), третю позицію посідають мотоциклісти та їх пасажирів (16,0 %). Велосипедисти становили 9,9 % від загальної кількості загиблих на дорогах ЄС, користувачі легких і важких вантажних автомобілів (3,5 і 2,3 % відповідно), мопедів (2,6 %), автобусів (0,3 %), інших моторизованих транспортних засобів (2,0 %). Отже, майже половина загиблих у

ДТП (48 %) складають вразливі учасники дорожнього руху (пішоходи, мотоциклісти, велосипедисти, мопедисти) [6]. Зменшення ризику настання тяжких наслідків після ДТП є одним із пріоритетних завдань політики Європейської Комісії у сфері безпеки дорожнього руху. При цьому особлива увага приділяється профілактиці дорожньо-транспортного травматизму і смертності саме серед соціально вразливих користувачів доріг (пішоходів, дітей, маломобільних груп населення, осіб похилого віку, а також велосипедистів, водіїв, пасажирів двох і трьох колісних транспортних засобів).

Слід відмітити, що у Євросоюзі на рівні політичних і програмних документів окремо не піднімається проблема віктимності і віктимної поведінки потерпілих у ДТП, навіть серед соціально вразливих учасників дорожнього руху. Натомість головним об'єктом запобіжного впливу виступає ризикована поведінка водіїв моторизованих транспортних засобів. В Україні дещо інший підхід. Набір даних, за якими обліковуються ДТП, включають показники щодо ДТП з постраждалими, у тому числі ті, що скоєні за участі пішоходів і з вини пішоходів, а також за участю дітей (до 18 років) і з вини дітей. Відтак, в Україні серед усіх потерпілих у ДТП окремо вирізняється лише дві категорії – пішоходи та діти, що в сумі складають 47 % від загальної кількості загиблих і травмованих. Зокрема, за 2020 р. загинуло 1198 пішоходів і 6959 було травмовано. Питома вага загиблих і травмованих пішоходів становить 31 % від усіх загиблих і травмованих цього року. Також встановлено, що кожен десятий пішохід загинув або травмувався з власної вини. Окремо наводяться дані щодо загиблих і травмованих дітей. Так, у 2020 р. загинуло 168 дітей і 3957 травмовано, або 16 % від загальної кількості загиблих і травмованих. У той же час повідомляється, що 11 % дітей втратили життя з власної вини і 9 % були винні у своєму травмуванні. Інші категорії учасників дорожнього руху окремо не обліковуються, хоча є підстави припускати, що водії і пасажирів автомобілів найбільш представницька категорія загиблих і травмованих у ДТП. Наразі провести більш деталізований аналіз усіх категорій загиблих і травмованих у ДТП в Україні дуже складно, через недосконалу систему обліку ДТП та їх наслідків. Між тим, в Євросоюзі останнім часом велика увага приділяється запобіганню ДТП за участю велосипедистів, скутеристів і мотоциклістів. В Україні також спостерігається зростання популярності велосипедного руху у великих містах та масове використання мотоциклів і скутерів у сільській місцевості.

На особливу увагу заслуговує той факт, 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, а також підприємливі громадяни, що масово ввозять автомобілі на територію України без сплати митних платежів. Зруйнована воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України у купі з авіаційними 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.

Нинішня державна політика щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що першочергово спрямовується на захист пішоходів, дітей і маломобільних верств населення, має бути невідкладно скорегована з урахуванням значних змін обстановки на дорогах в умовах воєнного стану, суттєвого ускладнення дорожнього руху за окремими напрямками та розширення переліку віктимно вразливих учасників дорожнього руху. У контексті сказаного перспективним виглядає розвиток ювенальної віктимології в Україні, розроблення рекомендацій щодо запобігання ювенальній віктимності [7; 8]. Крім того, є потреба у дослідженні віктимної поведінки жертв ДТП в умовах воєнного стану, при катастрофах, надзвичайних ситуаціях тощо.

Видається, що віктимність учасників дорожнього руху виражається у різних формах і проявах небезпечної поведінки, поєднаної із рухом транспортних засобів. Суб'єктами віктимної поведінки можуть бути як користувачі транспортних засобів, так і інші користувачі дорожньої інфраструктури. Віктимною буде поведінка учасників дорожнього руху, що створила реальну загрозу (аварійну ситуацію) або призвела чи сприяла заподіяння шкоди життю, здоров'ю, а також майну користувачів транспортних засобів і дорожньої інфраструктури під час їхньої взаємодії, поєднаної із дорожнім рухом. Не тільки транспортні засоби є джерелом підвищеної небезпеки, але і використання дорожньої інфраструктури так само містить ризик стати жертвою ДТП. За змістом, віктимна поведінка учасників дорожнього руху може бути необачною, ризикованою, розсіяною, рідше провокативною. У більшості випадків вона пов'язана із порушенням постраждалим правил дорожнього руху, або ж полягає у взаємній вині обох сторін ДТП. Однак віктимізуватися можна і внаслідок відволікання під час руху, через перевтому, погіршення психоемоційного стану водія транспортного засобу. Віктимною стає поведінка учасників дорожнього руху, що наражає їх на підвищену небезпеку травмуватися, загинути чи зазнати матеріальної шкоди в умовах, коли об'єктивно можна було уникнути таких наслідків. Указана поведінка є проявом індивідуальних психофізіологічних особливостей, тимчасового психічного стану, негативних звичок, недостатніх водійських навичок, небезпечного минулого досвіду, або ж бути результатом помилкового рішення в штатних чи екстремальних ситуаціях [9, с. 127-129]. При віктимній поведінці загроза ДТП із гіпотетичної стає реальною, високовірогідною за конкретних обставин часу, місця, взаємодії конкретних учасників дорожнього руху. Однак віктимна поведінка не закономірно призводить до ДТП, а тільки створює для цього необхідні та/або достатні умови. Як правило, при ДТП віктимна поведінка має місце у носія індивідуально визначеної віктимності, який внаслідок власних дій чи бездіяльності зазнав тілесних ушкоджень, втратив життя чи майно. Однак віктимна поведінка, що є результатом помилкового рішення, може бути притаманна й іншим учасникам дорожнього руху, які не мають ознак віктимності. Серед водіїв транспортних засобів

найпоширенішими проявами віктимної поведінки є перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, недотримання дистанції, керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, виїзд на смугу зустрічного руху та інше, якщо це створило аварійну ситуацію і призвело до ДТП. На рівні суспільства віктимізація учасників дорожнього руху означає підвищення рівня індивідуальної і групової віктимності, внаслідок чого зростає аварійність та тяжкість її наслідків [10, с. 93].

#### **Список використаних джерел:**

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген: Европейское региональное бюро ВОЗ; 2020. 148 p. URL: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/333758> (дата звернення 20.05.2022).
2. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. 424 p. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата звернення 20.05.2022).
3. Road safety in the EU: fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-2021-remain-well-below-pre-pandemic-level-2022-03-28\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/news-events/news/road-safety-eu-fatalities-2021-remain-well-below-pre-pandemic-level-2022-03-28_en) (дата звернення 20.05.2022).
4. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52-75.
5. Road safety: 4,000 fewer people lost their lives on EU roads in 2020 as death rate falls to all-time low. URL: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_21\\_1767](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_1767)
6. Road accident fatalities – statistics by type of vehicle. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_accident\\_fatalities\\_-\\_statistics\\_by\\_type\\_of\\_vehicle](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_accident_fatalities_-_statistics_by_type_of_vehicle)
7. Назимко Є., Пайда Ю., Андріяшевська М. Становлення ювенальної віктимології як окремого кримінологічного вчення. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 7. С. 188–193. URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fpgp-journal.kiev.ua%2Farchive%2F2019%2F7%2F35.pdf&clen=136539&chunk=true>
8. Назимко Є. С., Тіточка Т. І. Запобігання формуванню ювенальної віктимності. *Правове забезпечення публічної безпеки громад: досвід України та країн Європейського Союзу: монографія / за заг. ред. А. Г. Бобкової, А. М. Захарченка*. Рига: Baltija Publishing, 2021. С. 114–130. URL: <http://repo.dli.donetsk.ua/bitstream/123456789/1788/1>
9. Головкін Б. М. Віктимна поведінка жертв злочинів. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 135. С. 124-135. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz\\_2016\\_135\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2016_135_15)
10. Головкін Б. М. Кримінологічне поняття віктимізації. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Серія: юриспруденція. 2015. № 15. Том. 2. С. 93-95. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu\\_jur\\_2015\\_15%282%29\\_27](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_jur_2015_15%282%29_27)

**Грабовська Уляна Костянтинівна**

*курсант факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування  
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

**Каліман Максим Романович**

*викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського  
державного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції  
(науковий керівник)*

## **НАДАННЯ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПРАЦІВНИКОМ ПОЛІЦІЇ ОСОБАМ, ЯКІ ПОСТРАЖДАЛИ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ**

Дорожньо-транспортні пригоди мають характер загальносвітової епідемії. Відповідно до доповіді Світової організації охорони здоров'я про стан безпеки дорожнього руху у світі за 2021 р., у результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП) щогодини гине 90 осіб, щодня – майже 2200, щорічно – до 1,24 млн [1]. Аналізуючи ситуацію яка сьогодні відбувається в Україні, можна стверджувати, що за період воєнного стану кількість транспортних пригод зменшилася, це пов'язано насамперед з «сухим законом» та введенням комендантської години. Однак, варто зазначити, при дорожньо-транспортній пригоді на місце події реагує не тільки представники медичної служби, а й працівники поліції. Нерідко мають місце факти, коли працівники правоохоронних органів на місце події прибувають раніше, і в такому випадку поліцейським, задля збереження життя і здоров'я постраждалих, необхідно вміти надавати домедичну допомогу. Це питання особливо актуальне під час воєнних дій на території України, особливо на територіях та місцевостях, які знаходяться під обстрілами, коли працівники охорони здоров'я не мають можливості дістатись до місця події і надати професійну допомогу.

Основними причинами летальних випадків під час дорожньо-транспортних пригод є важка черепно-мозкова травма, асфіксія, шок, а також важкі та множинні ушкодження грудей або органів черевної порожнини. Затримка початку надання медичної допомоги при загрозливих для життя станах, пізній виклик швидкої медичної допомоги та відстрочений час її прибуття, відсутність знань з надання першої допомоги свідками ДТП, водіями транспортних засобів та співробітниками поліції є додатковими причинами летальних випадків [2, с. 23].

Приписами статті 12 Закону України «Про екстрену медичну допомогу» визначено, що до прибуття бригади швидкої допомоги, допомогу повинні надавати рятувальники аварійно-рятувальних служб, працівники державної пожежної охорони, поліцейські, фармацевтичні працівники, провідники пасажирських вагонів, бортпровідники та інші особи, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги [3].

Якщо працівнику поліції доводиться надавати допомогу постраждалим в дорожньо-транспортній пригоді, йому вкрай потрібно швидко та автоматично

виділити комплекс провідних заходів, що загрожують життю людини та надати необхідну та достатню допомогу. Найважливішим фактором, що визначає ефективність медичного забезпечення при ДТП, є достатня кількість знань і професійність проведення комплексу заходів на догоспітальному етапі [4, с. 56]. Оцінка тяжкості стану, звільнення прохідності дихальних шляхів, тимчасова зупинка кровотечі, адекватна іммобілізація та протишокова терапія – перелік маніпуляцій при наданні домедичної допомоги постраждалим у ДТП.

На нашу думку, в умовах активних бойових дій, патрульні поліцейські України, повинні бути оснащені не тільки аптечкою, яка міститься в службовому автомобілі, але і іншими засобами та приладами, які необхідні для надання якісної та швидкої домедичної допомоги. Як показує досвід, своєчасне та якісне виконання рятувальних заходів значно підвищує виживання травмованих, а також їх подальшу сприятливу реабілітацію. Невідкладна допомога постраждалим у ДТП має розглядатися як безперервна система надання медичної допомоги від виникнення загрозливого життя стану до етапу реабілітації.

Пріоритетним фактором є оперативність надання допомоги постраждалим на місці ДТП, а також у процесі транспортування до лікувального закладу. Загальновідома дефініція «правило золоті години» – тимчасового періоду від моменту отримання травми до моменту доставки в заклади медичного спрямування. Проте деякі медичні працівники рекомендують оптимальним часовим інтервалом вважати 30 хвилин, оскільки відсутність медичної допомоги протягом 1 години збільшує кількість смертельних наслідків при важких травмах на 30 %, до 3 годин – на 60 %, до 6 годин – майже удвічі [5, с. 49].

На основі аналізу досліджень результатів ДТП визначено, що найчастішими дефектами надання медичної допомоги на догоспітальному етапі є недостатнє знеболювання, дефекти транспортування потерпілих, недооцінка шокowego стану тощо. Тому працівникам поліції до питання надання медичної допомоги треба відноситися з певним розумінням, що будь яка помилка може коштувати життя постраждалого.

Факторами ризику негативного результату, крім неправильних діагностичних та лікувальних заходів, може бути знаходження постраждалого в автомобілі, коли допомогу надавати не зручно, наявності іншої патології або надто важкий стан. В таких випадках дії працівника поліції будуть обмежені.

Для оцінки ефективності надання медичної допомоги працівником поліції, поряд з об'єктивними показниками, необхідно враховувати суб'єктивну думку постраждалих, задоволеність результатами лікування, самооцінку якості життя після одержаних травм.

Таким чином, в умовах становлення сильної країни – України, працівники поліції не тільки оберігають та захищають права українського народу, але в певних умовах повинні вміти надавати допомогу. Летальність потерпілих при ДТП залишається стабільно високою, однак при наданні професійної допомоги не тільки працівником поліції, а й іншими учасниками дорожньо-транспортної пригоди дасть змогу врятувати життя не одній людині. При наданні домедичної допомоги, варто не забувати про особисту безпеку.

### **Список використаних джерел:**

1. Домедична допомога потерпілому в ДТП. URL: <https://www.sop.com.ua/article/1101-domedichna-dopomoga-poterplomu-v-dtp> (дата звернення: 15.05.2022).
2. Дії працівника поліції на місці ДТП : методичні рекомендації / Тучапець І. Б. Львів: ЛьВДУВС 2020. 42 с.
3. Про екстрену медичну допомогу : Закон України від 05.07.2012 р. № 5081-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17#Text> (дата звернення: 01.05.2022).
4. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравич, О. М. Жук, І. І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.
5. Ташматов В. А. Надання домедичної допомоги поліцією України. Протидія злочинності: проблеми практики та науково методичне забезпечення. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2017. Вип. 3. С. 48-50.

### **Грига Марія Андріївна**

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

## **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Збройна агресія російської федерації та введення воєнного стану на території нашої держави, на жаль, виступає наразі головним чинником, який так чи інакше впливає на всі процеси та відносини в Україні, а подекуди – і далеко за її межами. Як цілком справедливо зауважує О. М. Майборода, агресія проти України стала справжнім історичним тестом для українського суспільства на рівень його солідарності, патріотизму, ставлення до незалежності як до вищої цінності. Наскільки високим або низьким є цей рівень, можна оцінити за ставленням населення до таких питань, як розцінювання причин і характеру війни, до адміністрації на окупованій території та до встановлених нею порядків, за рівнем патріотичної готовності захищати свою землю від агресора, а відтак і за ставленням до самого агресора, за здатністю платити ту або іншу ціну або за перемогу, або за мирну угоду, за наявністю спільного бачення розв'язання проблем, спричинених агресією [1, с. 138, 139].

Цілком погоджуючись із думкою авторитетного вченого, варто додати, що умови війни, крім іншого, чітко виявляють рівень відповідальності громадян за свою поведінку та її наслідки, а також усвідомлення того, що сьогодні кожне правопорушення грає на користь ворогові та послаблює нашу державу. У цьому сенсі керування автотранспортом у нетверезому стані є своєрідним лакмусом, який чітко визначає, хто реально бажає нашої перемоги,



а хто, не маючи сили подолати свої ганебні бажання, вчиняє протиправні діяння у такі складні для країни часи.

Особливо прикро, коли такі дії вчиняють ті, хто мають гарантувати безпеку та захист громадян України – представники правоохоронних органів. Так, 12.05.2022 р. представниками ДБР було затримано майора поліції, який збив двох пішоходів на світлофорі у м. Старокостянтинів. За даними правоохоронців, поліцейський за кермом перебував у стані алкогольного сп'яніння та перевищив допустиму норму алкоголю у 12 разів. Потерпілі – двоє жінок віком 36 та 66 років – отримали численні травми, наразі вони перебувають у лікарні. Наразі вирішується питання щодо повідомлення майору поліції про підозру за ч. 1 ст. 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України (Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння). За скоєне поліцейському загрожує позбавлення волі до трьох років із заборonoю керувати авто до п'яти років [2].

Немає необхідності доводити чи демонструвати негативні наслідки керування автотранспортом у нетверезому стані, коли водій наражає на небезпеку не лише себе, а й всіх оточуючих. Нажаль, таких прикладів у практиці роботи правоохоронних органів було чимало ще до війни, залишається дана статистика сумною і в умовах сьогодення. Однак зараз, коли багато наших співвітчизників втрачають життя через військову агресію росії, жертви «п'яного керування» виглядають ще більш невинувато й безглуздо та змушують знову і знову повертатися до питання про підвищення рівня відповідальності за такі правопорушення.

Нагадаємо, що зміни в законодавстві, спрямовані на посилення санкцій за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, були запроваджені вже більше, ніж рік тому. Так, 16.02.2021 р. ВРУ було прийнято Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху».

Метою даного Закону було створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, а також підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху з чітким визначенням правових санкцій за вчинені правопорушення та забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних справах у сфері безпеки дорожнього руху.

Даним нормативно-правовим актом було внесено зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу, а також законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію», якими:

посилено відповідальність за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння;

змінено механізм притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, скасувавши нарахування штрафних балів;

легалізовано використання поліцейськими технічних засобів відеозапису з обов'язковим долученням матеріалів відеофіксації до протоколу про адміністративне правопорушення тощо [3].

Втім, на жаль, на думку фахівців, прийняття даного Закону не надало очікуваних результатів. Статистика водіння у нетверезому стані демонструє, що кількість таких правопорушень зросла: якщо за період з до 31.12.2020 р. було обліковано 104 917 правопорушень, за якими Нацполіція склала адмінпротоколи, то за аналогічний період 2021 р. кількість таких порушень зросла до 108 869 (день набрання чинності Закону – 17.03.2021 р., що зумовило порівняння саме даних часових періодів) [4].

Статистика правопорушень, пов'язаних із вживанням алкоголю за кермом дійсно вражає. Так, за повідомленням заступника начальника департаменту патрульної поліції Олексія Білошицького, загалом у 2021 році було оформлено відповідні процесуальні документи на 133289 водіїв із ознаками алкогольного та наркотичного сп'яніння. У 2020 році ця цифра складала 129480 водіїв. Лише за січень 2022 року було зафіксовано 6567 випадків нетверезого керування транспортом [5]. З початком війни, кількість водіїв у нетверезому стані не меншає. Так, лише на Львівщині з 24 лютого патрульні склали 492 протоколи за ст. 130 КУпАП (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). За цей час з вини п'яних водіїв в області сталася 31 ДТП, в якій одна людина загинула, ще троє були травмовані. У зв'язку з цим, цілком виправданими убачаються заклики громадських організацій з проханням легалізувати вилучення автомобілів у п'яних водіїв на користь ЗСУ. Варто відмітити, що подібні заходи щодо нетверезих водіїв вже діють у шести областях: Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Рівненській та Тернопільській. За даними активістів, на Рівненщині з початку березня вже вилучили понад 200 автомобілів [6]. На наше переконання, такі вилучення можуть виявитись цілком дієвими превентивними заходами для водіїв з низьким рівнем соціальної свідомості, а надто – в умовах війни.

Законодавець також дотримується такої позиції, про що свідчить реєстрація у ВРУ законопроекту № 7382 від 17.05.2022 р. «Про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу». Проектом передбачається доповнення ст. 130 КУпАП новою частиною, у якій фіксується можливість конфіскації транспортного засобу для подальшої передачі його на потреби підрозділів ЗСУ, або МВС, або ДСНС за керування транспортним засобом особою в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в умовах правового режиму воєнного чи надзвичайного стану [7]. Залишається сподіватися, що даний законопроект буде прийнято.

Отже, питання про запровадження дієвих заходів для боротьби з правопорушеннями, пов'язаними з керуванням транспортними засобами у нетверезому стані залишається відкритим і злободенним. Беручи до уваги неабияку здатність громадян України гуртуватися для вирішення нагальних проблем, а особливо, у складні часи, хотілося б висловити щирі сподівання на

те, що наше свідоме суспільство об'єднається й у даному випадку. Результати діяльності громадських організацій (зокрема, таких, як Громадський комітет транспортної безпеки, За безпеку дорожнього руху, Асоціація безпеки дорожнього руху та ін.), спрямованої на викриття, оприлюднення та притягнення до відповідальності винних у таких правопорушеннях осіб (у тому числі посадовців вищої ланки), яскраво демонструє ефективність такого єднання.

### **Список використаних джерел:**

1. Майборода О. М. Консолідація українського суспільства в умовах російської агресії: проблема пошуку оптимальних політичних рішень. *Наукові записки*. Вип. 5-6 (91-92). С. 138–157. URL: [https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/maiboroda\\_konsolidatsiia.pdf](https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/maiboroda_konsolidatsiia.pdf).

2. ДБР затримало майора поліції за п'яну ДТП з пішоходами у Старокостянтиніві. *zaxid.net*. URL: [https://zaxid.net/dbr\\_zatrimalo\\_mayora\\_politsiyi\\_za\\_pyanu\\_dtp\\_z\\_pishohodami\\_u\\_starokostyantynovi\\_n1542685](https://zaxid.net/dbr_zatrimalo_mayora_politsiyi_za_pyanu_dtp_z_pishohodami_u_starokostyantynovi_n1542685)

3. Прийнято Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху». *rada.gov.ua*. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Povidomlennya/203384.html>.

4. Мамка Г. Штрафи за нетверезе керування. Що не так? *Юридична Газета Online*. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/shtrafi-za-netverezekeruvannya-shcho-ne-tak-.html>.

5. В Україні озвучили страшну статистику п'яних ДТП та смертей на дорогах у 2021 році. *Апостроф*. URL: <https://apostrophe.ua/ua/news/society/accidents/2022-01-24/v-ukraine-ozvuchili-strashnuyu-statistiku-pyanyih-dtp-i-smertey-na-dorogah-v-2021-godu/256955>.

6. Львівські активісти вимагають вилучати автомобілі у п'яних водіїв для армії. *zaxid.net*. URL: [https://zaxid.net/lvivski\\_aktivisti\\_vimagayut\\_viluchati\\_avtomobili\\_u\\_pyanih\\_vodiyiv\\_dlya\\_armiyi\\_n1542286](https://zaxid.net/lvivski_aktivisti_vimagayut_viluchati_avtomobili_u_pyanih_vodiyiv_dlya_armiyi_n1542286).

7. 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 р. *Офіційний вебпортал парламенту України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39627>.

**Данилевський Андрій Олександрович**

*завідувач кафедри кримінального права та кримінології факультету № 1  
Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних  
наук, доцент*

**Корнілов Олександр Олександрович**

*заступник начальника 2-го відділу процесуального керівництва управління  
процесуального керівництва у кримінальних провадженнях спеціалізованої  
прокуратури у військовій та оборонній сфері Офісу Генерального прокурора*

## **ЩОДО ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Проблема протидії порушенню правил безпеки руху або експлуатації транспорту привертає все більше уваги науковців. Як справедливо зазначається у науковій літературі, автомобільний транспорт відіграє дедалі більшу роль у суспільному та особистому житті кожної людини, оскільки саме він сприяє задоволенню потреб усього суспільства в перевезенні пасажирів і вантажів на будь-яку відстань. Проте незадовільна якість доріг, безсистемне реформування правоохоронних органів, на які покладено обов'язок забезпечення безпеки дорожнього руху, повільне впровадження технічних заходів контролю дорожнього руху, особиста недисциплінованість значної кількості водіїв та їх відчуття безкарності за вчинені правопорушення призводять до збільшення порушень у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту [1, с. 161-162]. В умовах широкомасштабної збройної агресії з боку Російської Федерації та запровадження в Україні військового стану збільшується кількість бойових та інших військових машин, які рухаються по території країни і, відповідно, порушення правил безпеки їх руху та експлуатації. Так, у 2020-2021 роках до суду були спрямовані обвинувальні акти щодо 22 військовослужбовців за обвинуваченням у порушенні правил або експлуатації машин [2], існує висока вірогідність, що з початком активних бойових дій, постачанням озброєння західними партнерами кількість таких правопорушень буде збільшуватися. І хоча законодавство України передбачає відповідальність за порушення безпеки руху та експлуатації транспорту всіх видів транспортних засобів та осіб, які ними керують, така відповідальність передбачена різними статтями КК України, що визначають різні види та розміри покарань.

Метою цієї роботи є аналіз диференціації кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, передбачена у статтях 286, 286-1 та 415 КК України. Відмінність між ними полягає у тому, що у статті 286-1 КК України передбачена відповідальність за зазначені порушення вчинені у стані сп'яніння, а у статті 415 КК України –

відрізняється предмет (бойова, спеціальна чи транспортна машина) та суб'єкт (військовослужбовець, військовозобов'язаний або резервіст під час проходження зборів).

На спорідненість зазначених кримінальних правопорушень вказується як в матеріалах узагальнення судової практики, так і у науковій літературі [3; 4; 5]. Якщо порівняти санкції зазначених норм, то вони в цілому є доволі схожими, що обумовлюється одним об'єктом посягання та суспільно небезпечними наслідками. Проте існують і відмінності, пов'язані з диференціацією відповідальності за окремі види порушень безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. У цих статтях законодавець використовує різний підхід при диференціації відповідальності залежно від суспільно небезпечних наслідків, що настали. Так, у статті 286 КК України вони поділяються на три групи: 1) середньої тяжкості тілесні ушкодження; 2) тяжкі тілесні ушкодження або смерть; 3) смерть кількох осіб.

У статті 286-1 КК України законодавець визначає більш суворі санкції порівняно зі статтею 286 КК України і виділяє різні санкції для наслідків у виді тяжких тілесних ушкоджень та смерті. Такий підхід обумовлений тим, що порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортним засобом, у стані сп'яніння на думку законодавця характеризується більшим рівнем суспільної небезпеки, а різні санкції для різних видів наслідків дозволяють більш точно визначити співрозмірне покарання.

На відміну від попередніх статей, у статті 415 КК України хоч і визначено таке ж максимальне покарання, як і статті 286 КК України, проте виділяється лише дві групи наслідків, яким відповідає дві санкції: 1) середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або смерть; 2) смерть кількох осіб. Таке положення не тільки звужує можливість для диференціації покарання залежно від виду наслідків, але і обумовлює ряд проблем.

1. Надмірна пеналізація порушення правил водіння або експлуатації машин, що спричинило середньої тяжкості тілесне ушкодження. Так, у разі кваліфікації порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, що спричинило середньої тяжкості тілесне ушкодження за частиною 1 статті 286 КК України максимальне покарання складає 3 роки обмеження волі, і навіть якщо воно вчинене у стані сп'яніння (частина 1 статті 286-1 КК України), воно не може перевищувати 3 роки позбавлення волі, в той час як санкція частини 1 статті 415 КК України передбачає покарання у виді позбавлення волі на строк від 2 до 5 років. При цьому на відміну від частини 1 статті 286 КК України альтернативних позбавленню волі видів покарання законодавством не передбачено. Це може призвести до призначення покарання, яке не відповідає суспільній небезпечності діяння.

2. Вузькі межі диференціації відповідальності за порушення правил водіння або експлуатації машин залежно від наслідків у виді середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень та смерті. Так, санкція частини 1 статті 415 КК України, як уже зазначалось, дає можливість суду визначити покарання лише в діапазоні 3 років позбавлення волі, хоча у статтях 286 та 286-1 КК України

діапазон покарання у виді позбавлення волі залежно від виду зазначених наслідків складає 8 та 10 років відповідно.

3. Недостатньо суворе покарання за статтею 415 КК України у разі вчинення відповідного порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, вчинене у стані сп'яніння, що спричинило смерть потерпілого. Так, за статтею 286-1 КК України максимальне покарання за таке діяння становить 10 років позбавлення волі, а за статтею 415 КК України – лише 5. Навряд чи таке положення відповідає принципу справедливості у кримінальному праві.

Таким чином, можна зробити висновок, що сучасний стан диференціації кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, не відповідає принципам кримінального права та тенденціям розвитку кримінального законодавства. При доповненні кримінального законодавства статтею 286-1 КК України та посиленням відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння, не було враховано, що за аналогічні діяння кримінальна відповідальність передбачена у статті 415 КК України, санкції якої не зазнали змін. З метою вдосконалення законодавства необхідно диференціювати відповідальність за порушення правил водіння або експлуатації машин (стаття 415 КК України) залежно від виду суспільно небезпечних наслідків, що настали.

#### **Список використаних джерел:**

1. Бесчастна В. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: стан наукової розробки та напрями вдосконалення. Вісник кримінологічної асоціації України. 2019. № 1. С. 161-168.

2. Розслідування ДБР військових злочинів за 2020-2021 роки // Сайт «АрміяINFORM». URL: <https://armyinform.com.ua/2021/03/02/rozsliduvannya-dbr-vijskovyh-zlochyniv-za-2020-2021-roky/>.

3. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. 249 с.

4. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова пленуму Верховного Суду України № 18 від 19.12.2008. // Сайт «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

5. Касинюк В. І., Білоконеv В. М. Кримінальна відповідальність військовослужбовців за порушення правил водіння або експлуатації машин. Запоріжжя, видавець Глазунов С. О., 2011. 231 с.

**Захарченко Андрій Миколайович**

*завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, доцент*

**Алфьоров Сергій Миколайович**

*старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор*

## **ЩОДО ОБМЕЖЕННЯ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Одним із заходів правового режиму воєнного стану, введеного в Україні внаслідок військової агресії Російської Федерації, є встановлення обмежень руху транспортних засобів з метою забезпечення оборони країни та захисту населення. При цьому запровадження таких обмежень подекуди спричинило виникнення додаткових факторів ризику у сфері безпеки дорожнього руху, що вказує на потребу удосконалення існуючих підходів до застосування зазначеного заходу.

Правова основа щодо вищевказаних обмежень представлена положеннями статті 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [1] та 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, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України [2]. Разом з тим наразі ці нормативно-правові акти не забезпечують достатньої регламентації відносин, що виникають у зв'язку із встановленням таких обмежень стосовно руху транспортних засобів. У юридичній науці питання встановлення обмежень руху транспортних засобів в умовах воєнного стану також не одержало належної розробки.

Наведене свідчить про актуальність порушеного питання та доцільність його дослідження з метою обґрунтування відповідних пропозицій.

Згідно з вищеназваним Порядком, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України, в умовах воєнного стану військове командування разом з військовими адміністраціями уповноважено самостійно або із залученням органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування приймати рішення про встановлення особливого режиму руху транспортних засобів в Україні або її окремих місцевостях, у тому числі визначати місця розміщення блокпостів – посилених контрольно-пропускних пунктів для перевірки осіб, транспортних засобів, багажу та вантажів.

У складних умовах перших днів воєнного стану встановлення блокпостів на автомобільних дорогах України відбувалося подекуди хаотично, що значно сповільнило переміщення транспортних засобів (в тому числі тих, що використовувалися для евакуації населення) і збільшило ризику виникнення аварійних ситуацій. Згодом же на державному рівні було визнано, що наявна кількість блокпостів є надмірною, і їх встановлення потребує упорядкування

[3]. У березні поточного року кількість блокпостів було скорочено до 1,5 тис., а Міністерством внутрішніх справ України повідомлено про формування переліку всіх наявних «авторизованих» блокпостів для затвердження спеціальним наказом головнокомандувача Збройних сил України [4].

Окрім блокпостів, на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій, було встановлено інші загороджувальні конструкції (тетраподи, металеві конструкції, бетонні блоки, мішки з піском, тощо) з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора на випадок розширення зони військового вторгнення. Наразі деякі з цих конструкцій переміщено на узбіччя автомобільних доріг, а деякі з них встановлено безпосередньо на проїзній частині. Нерідко облаштування таких конструкцій здійснюється без встановлення поряд відповідних тимчасових попереджувальних дорожніх знаків та знаків пріоритету. Як наслідок, це уповільнює рух транспортних засобів і створює додаткові передумови для збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. При цьому можливість та умови встановлення таких загороджувальних конструкцій наразі не передбачено нормативно-правовими актами, і таке встановлення здійснюється на власний розсуд органів місцевого самоврядування та інших суб'єктів, які залучаються до територіальної оборони.

З огляду на таку ситуацію вбачається, що питання забезпечення безпеки дорожнього руху у зв'язку із встановленням обмежень руху транспортних засобів в умовах воєнного стану потребують додаткового нормативно-правового регулювання. Зокрема, в рамках регламентації відносин щодо встановлення блокпостів та інших загороджувальних конструкцій варто нормативно закріпити вимогу, згідно з якою блокпости (інші загороджувальні конструкції) на маршрутах руху транспортних засобів позначаються дорожніми знаками відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, з метою недопущення зіткнення з ними транспортних засобів. В цьому контексті пропонується доповнити Закон України «Про дорожній рух» [5] новою статтею – «Обмеження або заборона дорожнього руху в умовах воєнного стану» з конкретизацією в цій статті відповідних положень.

Враховання наведених пропозицій може стати однією з передумов для підвищення рівня безпеки дорожнього руху у складних умовах його організації під час дії воєнного стану.

### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 р. № 389-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 28. Ст. 250. (Із змінами).

2. 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 грудня 2021 р. № 1455. *Офіційний вісник України*. 2022. № 11. Ст. 584.

3. Керівників громад та районних військових адміністрацій закликають



впорядкувати блокпости. *Офіційний веб-сайт Львівської міської державної адміністрації*. URL: <https://old.loda.gov.ua/news?id=66054>.

4. МВС: кількість блокпостів на дорогах скоротили. *Українська правда*. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/03/15/7331658/>

5. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. (Із змінами).

### **Зеленський Андрій Володимирович**

*курсант навчально-наукового інституту права та підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

### **Каліман Максим Романович**

*викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

## **НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОСТТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Термін «швидка допомога» використовується в наступному значенні: проведення рятувальних робіт для людей та працівників, які не мають медичної освіти, на місці пригоди до прибуття фельдшерів, спрямованих на порятунок та порятунок життів у надзвичайній ситуації та мінімізацію впливу таких умов на своє здоров'я професійно маю окремі практичні навички щодо порятунку та збереження життя людини в екстреній ситуації.

Послідовність надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод:

#### **1. Огляд місця події:**

- перевірте місце події та переконайтеся, що допомога безпечна, бережіть себе та оточуючих. Для цього розмістіть транспортний засіб на безпечній відстані від місця події, щоб він не перешкоджав під'їзду екстрених служб, увімкнувши аварійне освітлення, закривши двері транспортного засобу та переконавшись у відсутності небезпеки для вашого життя. За наявності на дорозі власного автомобіля необхідно поставити трикутний знак аварійної зупинки на відстані не менше ніж 20 м у межах садиби та не менше ніж 40 м за межами садиби. Надягніть світловідбиваючий жилет (за наявності) і гумові рукавички, при необхідності візьміть із собою власну аптечку та вогнегасник;

- перевірити місце події на наявність небезпечних речовин: рідин, газів, паливно-мастильних матеріалів. Шукайте ознаки диму в транспортному засобі, чи стійке воно на дорозі (є ризик його перекочування по похилій площині), чи є інші небезпечні фактори. Якщо вони є або підозрюються, до них не можна наближатися на місці події. Переконайтеся, що двигун автомобіля, що брало участь у дорожньо-транспортній пригоді, працює. Переконайтеся, що ніщо не загрожує життю інших учасників чи свідків;

- визначити точне розташування місця дорожньо-транспортної пригоди. Це дозволить отримати точну інформацію при виклик екстрених служб;

- визначити кількість постраждалих. Якщо постраждалих більше, ніж тих, хто може допомогти, необхідно розібратися з постраждалими та визначити, кому слід допомогти насамперед. Це в першу чергу люди, які дихають, але непритомні (не менше 2 дихальних рухів за 10 секунд), люди з масивною кровотечею;

- за наявності постраждалих, незалежно від їх кількості та стану, негайно викликати швидку допомогу, Національну поліцію України, пожежно-рятувальні служби. Вам слід зателефонувати хоча б до однієї зі служб та відповісти на всі запитання диспетчера. З цього моменту буде задіяно всі необхідні служби.

## 2. Доступ до постраждалого:

- до потерпілого слід підходити таким чином, щоб уникнути загрози його життю чи життю самого потерпілого. При цьому по можливості слід вибирати напрямок руху так, щоб потерпілому не доводилося повертати голову в той бік, звідки наближається помічник. Для цього необхідно підійти до потерпілого так, щоб він був у полі зору потерпілого, звертаючись до нього чітко та голосно;

- отримавши доступ до потерпілого та відкривши двері поруч із водієм, заглушити двигун його транспортного засобу;

- стабілізувати автомобіль, запобігаючи можливості його випадкового руху. Для цього використовуйте ручні гальма або підкладіть під колеса блоки;

- оцінити стан свідомості потерпілого, зв'язавшись з ним. За відсутності реакції - інтерпретувати його стан як несвідоме та покликати на допомогу одного зі свідків події;

- для стабілізації шийного відділу хребта руками прикріпити голову потерпілого до підголовника сидіння. Дану маніпуляцію краще проводити вдвох, при цьому одна людина прикріплює голову частиною шиї та грудним відділом хребта до підголовника крісла, а інша людина на задньому сидінні фіксує голову до підголовника руками.

## 3. Надання першої допомоги:

Надання першої допомоги виконується за алгоритмом: С – зупинка критичної кровотечі, А – забезпечення прохідності дихальних шляхів, В – перевірка наявності і частоти дихання, С – перевірка наявності та оцінка пульсу;

- необхідно виявити масивну кровотечу та зупинити її. При кровотечі з кінцівки використовувати зупинник кровотечі механічного типу «САТ» або зробити імпровізований джгут із бинта з шалевої тканини або інших підручних засобів. У разі кровотечі з лімфатичних вузлів (паху, пахв або шиї) закрийте рану будь-якою пов'язкою. Ознаками масивної кровотечі є: наявність пульсуючого струменя крові, велика пляма крові біля потерпілого, поширення, значна інфільтрація крові. При невеликих ранах достатньо накласти тугу пов'язку бинтом, зокрема еластичним;

- перевірити прохідність дихальних шляхів. В разі якщо постраждалий притомний і розмовляє, цей крок можна оминати. Якщо постраждалий непритомний, необхідно перевірити і за потреби очистити дихальні шляхи,

відкривши його рот. Необхідно пам'ятати про необхідність стабілізації шийного відділу хребта. Під час відкриття рота або інших дій голова постраждалого не повинна рухатись;

- перевірити подих, прислухаючись до вуха біля рота потерпілого протягом 10 секунд. (У нормі в цей період має бути 2-4 дихальні рухи). За відсутності дихання (0 або 1 дихальний рух за 10 с) потерпілого терміново евакуювати з автомобіля та розпочати серцево-легеневу реанімацію;

- перевірити наявність та частоту периферичного (променевого) пульсу протягом 10 секунд. Нормальна частота серцевих скорочень становить від 60 до 100 ударів за хвилину. Після перевірки пульсу слід уважно оглянути потерпілого в салоні транспортного засобу та виявити будь-які рани, які можуть бути небезпечними для життя, а саме: травми особи; які можуть блокувати прохідність дихальних шляхів; травми грудної клітки, які можуть вплинути на дихання потерпілого; будь-які інші кровотечі, у тому числі незначні кровотечі. Накладіть пов'язки на всі рани;

- повторно оцінити стан свідомості постраждалого;

- захистити постраждалого від впливу факторів зовнішнього середовища, особливо від переохолодження (для цього його слід укрити термоковдрою на основі поліетилену або іншою ковдрою чи одягом).

#### 4. Евакуація постраждалого:

- у разі відсутності загрози життю евакуація постраждалих з транспортного засобу або місця події повинна здійснюватися лише силами екстрених служб. До їх прибуття постраждалий надається у кабіні транспортного засобу;

- у разі виникнення загрози життю потерпілого (задимлення або загоряння автомобіля, витік паливно-мастильних матеріалів, виникнення додаткових непереборних небезпек) має бути здійснено евакуацію потерпілого/постраждалого в аварійній ситуації. При цьому слід пам'ятати про: елементарну безпеку власної безпеки та постійну стабілізацію голови та шиї потерпілого в поздовжньому становищі. Становище хребта має змінюватися під час евакуації;

Необхідно детермінувати, що ненадання медичної допомоги особам, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортної пригоди або невжиття заходів щодо належного реагування на подію, після якої особа перебуває в небезпечному для життя стані і позбавлена можливості вжити заходів до самозбереження, є кримінально караним діянням. Особа, яка є винуватцем дорожньо-транспортної пригоди з постраждалими, тобто особи отримали тілесні ушкодження через взаємодію з джерелами підвищеної небезпеки, зобов'язана була піклуватися про постраждалу особу і мала змогу надати їй допомогу, а також у разі, коли вона сама поставила потерпілого в небезпечний для життя стан, буде нести відповідальність передбачену ст. 135 Кримінальним кодексом України [4].

Від надання своєчасної допомоги постраждалому від дорожньо-транспортної пригоди залежить подальше збереження життя і здоров'я людини. Тому нехтувати простими правилами надання первинної рятівної допомоги не можна, так як людина є найвищою соціальною цінністю. За кожної

необхідності, потрібно проходити відповідні підготовчі тренінги та вдосконалювати свої знання та вміння у сфері домедичної допомоги, так як пригоди на транспортні можуть трапитись у будь-який час і будь з ким.

#### **Список використаних джерел:**

1. Яковлев В. Ф. Первая медицинская помощь при ДТП. Издательство третий Рим, 2019 год.
2. Анна Захарова. Азбука спасения при ДТП. Редактор Бирюков М. К. Издательство: Мир автокниг, 2011 год.
3. Книга «Медична допомога потерпілим в ДТП» (підручник для водіїв).
4. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

#### **Калиновський Андрій Якович**

*начальник кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент*

#### **Кривошей Борис Іванович**

*доцент кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент*

### **РЯТУВАННЯ ПОСТТРАЖДАЛИХ ВНАСЛІДОК ДТП ТА ЇХ ВИЖИВАННЯ ПІСЛЯ АВАРІЇ**

Щорічно внаслідок дорожньо-транспортних пригод, у світі обривається життя близько 1,3 мільйона людей. Ще від 20 до 50 мільйонів людей дістають не смертельні травми, які у багатьох випадках призводять до інвалідності.

Дорожньо-транспортний травматизм завдає значної економічної шкоди окремим особам, їхнім сім'ям та країнам загалом. Цей збиток обумовлений вартістю лікування та втратою продуктивності внаслідок загибелі чи травм, а також відриву від виробництва чи навчання рідних, які мають дбати про постраждалих. Збитки, які зазнають більшість країн внаслідок дорожньо-транспортних пригод, досягають 3% від їхнього валового внутрішнього продукту.

В умовах воєнного стану кількість ДТП та їх жертв зростає в декілька разів. Це зумовлено відсутністю регулювання дорожнього руху (вимкнення світлофорів, відсутність знаків), збільшенням швидкісного режиму (для зменшення вірогідності ураження транспортного засобу (ТЗ) під час обстрілів), незадовільним технічним станом ТЗ (відсутня можливість проведення кваліфікованого ремонту та технічного обслуговування) та створенням на дорогах штучних перешкод для затримки ворога.

Тяжкість травматизму зростає при затримках у виявленні травм та надання допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах. Важливе значення для допомоги постраждалим у дорожньо-транспортній пригоді має

чинник часу: затримка у кілька хвилин може коштувати людського життя. Для покращення допомоги постраждалим у дорожньо-транспортній пригоді потрібне забезпечення своєчасної домедичної допомоги, а також підвищення якості домедичної та медичної допомоги, наприклад, шляхом організації програм підготовки фахівців.

При наданні допомоги у разі травм надзвичайно важливу роль відіграє фактор часу: зволікання у кілька хвилин може призвести до смертельного результату. Показники смертності внаслідок серйозних травм у країнах з низьким та середнім рівнем доходів набагато вищі за аналогічні показники в країнах з високим рівнем доходів та раціонально організованими системами надання екстреної допомоги [1]. Кількість публікацій з питання про те, які компоненти екстреної допомоги у найбільшій ступеня впливають на зазначені відмінності у результатах, є обмеженим, проте модельні дослідження дають підстави припускати, що більше третини випадків смерті внаслідок травм у всьому світі можна запобігти, якщо результати в країнах з низьким та середнім рівнем доходів наблизяться до результатів у країнах із високим рівнем доходів.

Своєчасне надання невідкладної медичної допомоги рятує людські життя та знижує показники інвалідності, однак між країнами світу відзначаються значні відмінності у доступі до такої допомоги. При збіганні показників смертності внаслідок серйозних травм у країнах з низьким та середнім рівнем доходів з аналогічними показниками у країнах з високим рівнем доходів можна було б щороку запобігати до 500 000 випадків смерті внаслідок ДТП [2].

Наявні дані свідчать про те, що до основних рішень відносяться створення організованих систем комплексного надання екстреної домедичної та медичної допомоги, навчання всіх служб, які першими прибувають на місце аварії, базовим навичкам надання екстреної допомоги та сприяння навчання рядових членів суспільства, які приймають заходи невідкладного реагування.

Запобігання аваріям є головною метою діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху, проте аварії досі трапляються і забирають людські життя у всіх країнах. Своєчасне та ефективне надання екстреної допомоги є необхідною складовою безпечної системи і може пом'якшити наслідки аварії, якщо вона все ж таки відбувається, за рахунок скорочення смертності та інвалідності внаслідок травми.

Ефективне надання екстреної допомоги починається на місці отримання травми з дій свідків події і продовжується у формі надання домедичної допомоги та транспортування постраждалих у стаціонарні медичні установи для отримання ними відповідних послуг. Ключові аспекти, які слід враховувати, перераховані нижче.

- *Забезпечення доступу до екстреної допомоги.* Надання екстреної допомоги є необхідною складовою загального охоплення медико-санітарними послугами. Потрібно враховувати два ключові аспекти: видання законів для обов'язкового забезпечення загального доступу до екстреної допомоги; і безпосередньо передбачене включення екстреної домедичної та стаціонарної медичної допомоги у національні стратегічні плани з питань охорони здоров'я та національні програми попереднього фінансування медичні послуги.

- *Забезпечення основних організаційних компонентів домедичної*

*допомоги.* Наявні дані показують, що до 50 % смертей внаслідок серйозних травм відбувається до того, як відповідні особи будуть доставлені до медичного закладу, в той час як наявність дуже простих систем домедичної допомоги, створення яких не вимагає великих витрат, дозволить рятувати людські життя. До основних елементів відносяться єдиний універсальний номер для прийому дзвінків, механізм центральної координації відправлення автомобілів швидкої допомоги та відповідних служб та система визначення травматологічних центрів, що забезпечує безпосереднє направлення постраждалих осіб до установи, здатне задовольнити їх потреби в лікарській допомозі.

- *Визначення базового пакета послуг, що надаються службами екстреної допомоги, кожного рівня системи охорони здоров'я.* Особи, які отримали травми, звертаються за допомогою на всіх рівнях системи охорони здоров'я. Створіння базових стандартів щодо належних послуг з надання екстреної допомоги у всіх установах забезпечує своєчасність постановки діагнозу, проведення реанімаційних заходів та направлення пацієнтів з травмами до відповідних спеціалістів.

- *Створення провідного державного закладу на національному рівні (наприклад управління міністерства), що уповноважене координувати надання екстреної домедичної та стаціонарної медичної допомоги.* Для ефективного надання екстреної допомоги необхідно наявність ряду елементів, що стосуються організаційної, логістичної та клінічної діяльності, а комплексний підхід забезпечує максимально ефективне обслуговування у межах наявних ресурсів.

- *Проведення стандартизованої національної оцінки системи надання екстреної допомоги* (наприклад, розробленої Всесвітньою організацією охорони здоров'я (ВООЗ) Оцінки системи надання екстреної допомоги або аналогічних оцінок), що передбачає складання плану дій. ВООЗ встановила на консенсусній основі стандарти щодо найважливіших функцій систем надання екстреної допомоги та розробила відповідний інструмент оцінки, призначений для використання на національному рівні. Прогалини у питаннях організаційної діяльності, забезпечення необхідного обладнання та управління як і раніше існують і стають причиною загибелі людей навіть у системах, що мають значні ресурси. Стандартизована оцінка гарантує облік критично важливих функцій даної системи та допомагає встановити можливі пріоритети, спрямовані на надання суттєвого впливу.

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 пацієнтам, які отримали травми, та забезпечують більше раннє виявлення станів, що загрожують життю.

Систематичне навчання певних груп населення може значно розширити своєчасний доступ до простих заходів щодо порятунку життя, особливо у 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 по роду своєї діяльності часто виявляються там, де трапляються дорожньо-транспортні аварії, наприклад професійні водії, включаючи водіїв таксі та громадського транспорту.

Підвищення якості травматологічної допомоги дозволить досягти наступних результатів:

- скорочення смертності та інвалідності внаслідок травм, отриманих внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- скорочення супутніх соціально-економічних витрат для країни, сімей та окремих осіб;
- більш раціональне та ефективне використання наявних ресурсів системи охорони здоров'я на всіх рівнях цієї системи;
- підвищення потенціалу для надання екстреної допомоги та стійкості системи з метою забезпечити надання послуг у ситуаціях з великою кількістю постраждалих.

#### **Список використаних джерел:**

1. Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения. Женева: Всемирная организация здравоохранения; 2017 г. Лицензия: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

2. Mock C, Joshipura M, Arreola-Risa C et al. An estimate of the number of lives that could be saved through improvements in trauma care globally. *World Journal of Surgery*, 2012, 36: 959–963.

#### **Калініна Аліна Владиславівна**

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

### **ВОДІЙ ЯК УЧАСНИК ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ГАРАНТ БЕЗПЕКИ ЧИ ПЕРШИЙ ПОРУШНИК?<sup>1</sup>**

Життєвий ритм українців протягом останніх кількох років вже набув відносно високого ступеня стресостійкості. Пандемія COVID-19 і карантин, пов'язаний із нею, були першим випробуванням нашого життя. Наступне випробування вразило своєю раптовістю та жорстокістю. Збройна агресія Російської Федерації, яка активно розпочалася 24 лютого 2022 р., змусила сотні тисяч громадян пристосовуватися до жахливих умов війни.

Введення воєнного стану як закономірна реакція держави на ситуацію, що склалася, має на меті відвернення загрози, відсіч збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також має на увазі тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод

---

<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).

людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [1].

Дорожня безпека є одним із головних умов нормального функціонування населених пунктів, особливо великих міст і столиці. У період воєнного стану на неї впливають, здавалося б, ті ж фактори, що й у мирний час, проте й вони набувають певної специфіки. Серед таких факторів: рішення органів місцевого самоврядування; стан автотранспортних шляхів, у першу чергу елементів, що не залежать від електропостачання (як, наприклад, світлофори), оснащення шляхів дорожніми знаками, нанесення дорожньої розмітки та ін.; кількість транспортних засобів на дорогах; культура учасників дорожнього руху (як водіїв, так і пішоходів) та ін.

Із введенням воєнного стану у населених пунктах, де велися бойові дії, відбулися і зміни у регулюванні дорожнього руху з метою його забезпечення. Зокрема, у м. Харкові світлофори було переведено у мигаючий режим, розміщено блокпости, у тому числі й тих, на яких здійснювалася перевірка транспортних засобів і забезпечувався пропускний режим (особливо на в'їзді та виїзді з міста).

За будь-яких умов головним учасником дорожнього руху, суб'єктом, на якого покладається відповідальність за його забезпечення, є водій автотранспорту. Із початком воєнного стану 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:

- 1) максимально точно і якісно у різних ракурсах самостійно сфотографувати транспортні засоби;
- 2) зафіксувати на фото і відео всі пошкодження учасників ДТП;
- 3) оперативно звільнити дорогу від автомобілів;
- 4) самостійно оформити європротокол, у тих випадках, які дійсно цього варті [2].

Свідоме ставлення водіїв до дотримання правил дорожнього руху, їх культура водіння та уміння орієнтуватися у стресових ситуаціях – основа забезпечення дорожнього руху в умовах, коли на Національну поліцію було покладено додаткове навантаження під час виконання однієї із її головних функцій – забезпечення громадського порядку та захист мирного населення. На теперішній час першочерговими завданнями патрульної поліції є:

- 1) забезпечення стабілізації дорожнього руху;
- 2) здійснення допомоги при евакуації;
- 3) співпраця зі спецслужбами;
- 4) максимальний контроль ситуації;
- 5) підтримка спокою серед громадян [2].

Необхідно зазначити, що громади з метою забезпечення дорожнього руху також звертаються до свідомості водіїв автотранспортних засобів. Наприклад, в Україні практикується вилучення (відчуження) транспортного засобу у водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Таке рішення прийняла, зокрема, 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 [3].

Зважаючи на те, що з метою забезпечення достатньої кількості кваліфікованих водіїв Кабінетом Міністрів України було спрощено процедуру підготовки та допуску до керування транспортними засобами, зокрема водіям, які мають посвідчення категорії В, дозволено керувати вантажними автомобілями [4; 5], на водіїв покладається додаткова відповідальність за безпеку дорожнього руху.

Наразі Національна поліція зазначає, що деякі водії автотранспорту, користуючись певними ускладненням у роботі патрульної поліції, активно нехтували дотриманням правил дорожнього руху, що мало своїм наслідком ДТП, у тому числі й з потерпілими. «Ми повертаємося до контролю за дотриманням правил дорожнього руху, і навіть до підвищеного контролю. Відзначаються ДТП з потерпілими і загиблими, які пов'язані з нехтуванням ПДР. Багато хто під час режиму воєнного стану чомусь вирішив, що правила дорожнього руху не діють і їздять як заманеться. Ми притягатимемо до відповідальності і проявляти жорстку позицію. Навіть у звичайний час, а не у військовий таких порушень собі не дозволяли», – підкреслив Олексій Білошицький, перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції.

Таким чином, під час режиму воєнного стану, коли головним завданням держави є захист населення від збройної агресії, дорожня безпека не втрачає своїх позицій у підтримці життя населених пунктів. Зважаючи на складність умов, в яких опинилися правоохоронні органи та цивільне населення, саме водії як головні учасники дорожнього руху, повинні бути гарантом його убезпечення.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12 травня 2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 19.05.2022).

2. 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).

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

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 берез. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/360-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 19.05.2022).

5. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho> (дата звернення: 19.05.2022).

## **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*

### **ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: КАРАТИ ЧИ ПРОФІЛАКТУВАТИ?<sup>1</sup>**

Злочинність у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту представляє собою доволі актуальну соціальну проблему. За своєю значимістю для держави та українського суспільства після початку війни вона вимушено перебуває у тіні соціального запиту на вирішення проблеми злочинності проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку, військової злочинності. Однак ще до моменту відкритої озброєної агресії проти нашої держави в Україні вже багато років відбувалась так звана неоголошена дорожня війна. На її полях (автошляхах) щороку гинуло понад 3,5 тис. осіб, з них до 170 дітей, десятки тисяч громадян травмувалося, іноді стаючи інвалідами. Тому можна твердо говорити, що на теперішній час в Україні має місце дві паралельних війни: одна справжня традиційна, а інша умовна, але від цього не менш кривава й виснажуюча для економіки за своїми негативними наслідками.

Ядро злочинності у вказаній сфері утворюють кримінальні правопорушення, передбачені статтями 280, 286, 286-1, 287, 288, 291 КК України. Вони поширюються і відтворюються на тлі своєрідного сприятливого антисоціального середовища у виді фонових для цієї злочинності явищ. Такими можна назвати адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Вироблення відповідної державної політики України у цій царині, спрямованої на зменшення рівня перелічених кримінальних й адміністративних правопорушень, а значить скорочення смертності й дорожньо-транспортного травматизму, виступає важливою й водночас складною задачею. Попри різні заяви політиків і правоохоронців, факт затвердження низки стратегій і програм слід відверто визнати, що акцент при обмеженні кількості порушень ПДД в Україні здійснюється все ж таки на репресії. Вона виражається у посиленні розмірів адміністративних санкцій та криміналізації окремих діянь водіїв. Цю думку яскраво підтверджує формулювання деяких положень пояснювальної записки до проекту Закону № 2695, який у лютому 2021 р. набув чинності й посилив відповідальність за окремі правопорушення у сфері дорожнього руху. Зокрема, у цій записці наголошено, що «...міжнародний досвід забезпечення безпеки на дорогах свідчить, що одним з *найпростіших* і водночас *найдієвіших* способів примусити водіїв дотримуватися вимог ПДР є запровадження системи ефективного покарання» [1].

---

<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).

Виходить, що для законодавця, особливо розробників цього законопроекту, найпростішим і єдиним, на їх погляд, виходом виявилось саме посилити відповідальність. Однак це не означає, що такі заходи є найбільш ефективними. Цю тезу, як мантру, дуже часто повторюють представники силових відомств. Однак правда в указаному питанні не настільки проста і однозначна, як здається на перший погляд. Спробуємо обґрунтувати анонсовану позицію емпіричним шляхом на підставі здійсненого ґрунтового кримінологічного дослідження, пославшись не на міжнародний (як указано у записці), а саме прогресивний зарубіжний досвід у цій сфері. Він зводиться до аналізу та узагальнення відповідної практики країн ЄС. Саме вони є орієнтиром для України не лише з огляду на європейську інтеграцію нашої держави, а й з точки зору високих показників безпеки дорожнього руху.

Для вирішення поставленої наукової задачі дослідимо не лише правові (види і розмір адміністративних стягнень), а й економічні (обсяг ВВП на душу населення) аспекти цієї проблематики. Також спробуємо визначити кореляційні зв'язки цих показників зі станом безпеки дорожнього руху в окремих країнах ЄС, який прийнято встановлювати за коефіцієнтом смертності від ДТП.

При розгляді найбільш поширеного серед європейських та українських водіїв правопорушення у виді перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів є великою амплітуда розмірів адміністративних штрафів за нього у країнах Європи. Так, найбільші штрафи за перевищення швидкості до 20 км/год мають місце у Норвегії (від 781 євро), Швейцарії (від 375 євро), Швеції (від 305 євро) та деяких інших державах, а найменші – у Польщі (від 22 євро), Австрії (від 30 євро), Греції (від 50 євро). Істотний розмір адміністративних стягнень за перевищення швидкості до 50 км/год передбачений у Норвегії (тимчасове позбавлення посвідчення водія або позбавлення волі), Швейцарії (позбавлення волі від 1 року), Франції (штраф від 1,5 тис. євро) тощо. Найбільш гуманний підхід за перевищення цієї швидкості у виді штрафів застосований на Мальті (70 євро), в Ірландії (80 євро) і Польщі (від 90 євро). Однак це є умовним групуванням, оскільки є держави, де розмір штрафу не є фіксованим, а залежить від рівня доходів правопорушника [2].

Результати кримінологічного дослідження показали, що в європейських країнах, де законодавчо встановлені високі штрафи за швидкісну їзду, є найбільш сприятливою ситуація із безпекою дорожнього руху. Це наочно демонструє показник смертності від дорожньо-транспортного травматизму. Саме у таких країнах, як Норвегія, Швеція, Швейцарія та ін. зафіксовані одні з найменших коефіцієнтів летальності учасників дорожнього руху (17, 20 і 26 смертей відповідно на 1 млн населення у 2020 р.) [3]. Однак варто враховувати й інший не менш значимий факт, який часто не береться до уваги. Він виражається у тому, що у найбільш заможних європейських державах (Норвегія, Швейцарія, Данія, Швеція та ін.) за рівнем ВВП на душу населення (48-68 тис. євро на 1 особу у 2020 р.) [4], як не дивно, аналогічно є найменшим показник смертності від ДТП.

Щодо країн, де мають місце найменші штрафи за швидкісну їзду, то в них, за окремими виключеннями, з одного боку, зафіксований невеликий ВВП на душу населення, а, з другого, – найбільший коефіцієнт летальності від

дорожньо-транспортного травматизму. У всіх незаможних країнах-членах ЄС, за окремими виключеннями, рівень смертності від ДТП більший за середньоєвропейський, який у 2020 р. становив 42 смерті на 1 млн населення.

Аналогічні судження можна здійснити при аналізі адміністративних стягнень у країнах ЄС за такі правопорушення у сфері дорожнього руху, як управління транспортними засобами у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, проїзд на заборонний сигнал світлофору або користування під час управління автомобілем мобільним телефоном без гаджетів hands free.

Достатньо показово висловлену думку можна продемонструвати на прикладі України. Зокрема, у нашій державі станом на 2020 р. мав місце найвищий (85) відносний показник смертності від ДТП порівняно з країнами ЄС. В Україні для учасника дорожнього руху шанси померти на дорозі є вдвічі більшими, ніж у середньому по Європі, та у 5 разів – порівняно з Норвегією. Дійсно, у нашій державі у цілому відносно замалі штрафи за перелічені вище правопорушення, які перебувають у межах 11-57 євро. Виключення становить управління транспортним засобом у стані сп'яніння (ст. 130 КУпАП). За нього передбачені різні доволі жорсткі стягнення, у тому числі штраф, розмір якого може варіюватися у межах 559-1 677 євро (за офіційним курсом НБУ 30,4 грн за 1 євро). Однак ця ситуація стає більш зрозумілою, якщо звернути увагу на рівень ВВП в Україні на душу населення, який у 2020 р. становив лише 3 540 євро. Це майже удвічі менше, ніж у найбіднішій країні ЄС, якою є Болгарія (6 380 євро) [5].

Звідси можна дійти обґрунтованого висновку: посилювати безпеку дорожнього руху в Україні необхідно не лише «найпростішим» способом шляхом посилення відповідальності, хоча і це потрібно здійснювати, але періодично і в певних межах. У цій сфері в Україні треба застосовувати європейську модель щодо реалізації саме стратегічних напрямів державної політики. Вони спрямовані на посилення безпеки доріг, інфраструктури, транспортних засобів, удосконалення медицини катастроф та ін. Досягти високих результатів за цими векторами діяльності неможливо без розвитку економіки та солідного фінансування усієї сфери безпеки дорожнього руху. У свою чергу наміри щодо збільшення санкцій за адміністративні та кримінальні правопорушення у вказаній царині слід втілювати у життя обдумано й узгоджувати їх з темпами економічного зростання України з тим, щоб вони не були відірвані від соціальних реалій та сприймались більшістю наших громадян із порозумінням.

Тобто для досягнення високих результатів щодо забезпечення дорожнього руху взагалі й запобігання правопорушенням у цій сфері, зокрема, необхідно уміло поєднувати правові та економічні важелі. Причому останні слід визнати основними у діяльності відповідних суб'єктів. Звідси кримінологічна профілактика правопорушень у сфері дорожнього руху має певним чином розчинятись каральним напрямом роботи підрозділів Національної поліції з метою своєрідного виховного впливу на осіб, які порушують вимоги транспортної безпеки, та підвищення їх правової культури і правосвідомості.

### **Список використаних джерел:**

1. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху». URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2695&skl=10](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2695&skl=10).
2. Наливанна Д., Дядюк Ю. Як карають за перевищення швидкості в Україні та країнах Європи. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>.
3. Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf).
4. Real GDP per capita. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_08\\_10/default/bar?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/bar?lang=en).
5. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>.

### **Коробкін Валерій Федорович**

*провідний науковий співробітник відділу розвитку цивільного захисту науково-дослідного центру цивільного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук, доцент*

## **ВИХОВАННЯ КУЛЬТУРИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК СКЛАДОВА ЗАХИСТУ ЖИТТЯ ГРОМАДЯН ОСОБЛИВО В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

При воєнному стані [1] вводиться тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень. Відповідно до статті 8 [1] до таких обмежень віднесено такі заходи правового режиму воєнного стану:

встановлювати у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, особливий режим в'їзду і виїзду, обмежувати свободу пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також рух транспортних засобів;

перевіряти у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України [2], документи у осіб, а в разі потреби проводити огляд речей, транспортних засобів, багажу та вантажів.

Під час здійснення заходів з обмеження свободи пересування громадян України, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів не можуть бути обмежені права і свободи людини і громадянина, передбачені частиною другою статті 64 Конституції України, та повинні бути дотримані вимоги статей 12 і 13 Закону України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні».

Такий режим передбачає обмеження для автомобілістів. Автомобілісти повинні бути готові до:

відчуження особистого майна, зокрема транспортних засобів;

обмеження пересування транспортних засобів;  
комендантської години із заборонаю руху транспортних засобів;  
заборона заїзду на узбіччя (наявність мінування);

виконання окремого порядку дій при перетині блокпостів: вимоги до водія при перетині блокпосту, надання документів, що посвідчують особу, підтверджують громадянство України чи спеціальний статус особи, виконання команд перевіряючого, заборона фото, відеозйомки, можливість перевірки телефону тощо.

Такі обмеження значно впливають на режим руху транспортних засобів, а також на стан безпеки дорожнього руху. Разом з тим, варто відмітити, що там де є обмеження (заборони), то під дією «людського фактору» є випадки їх недотримання та невиконання. Стає очевидним, що водій транспортного засобу повинен знати заздалегідь порядок дорожнього руху в умовах воєнного стану, тому що недотримання обмежень, в деяких випадках лише часткове їх невиконання є прямою загрозою життя. Статистичних даних щодо кількості випадків неправомірних дій в відкритому доступі не знайдено, але такі випадки існують, як на автошляхах, що підконтрольні Україні, так і на окупованій території. А ціна невиконання заборон (обмежень) при перетинанні блокпосту це життя людини. Тому поряд з професійною підготовкою водія у нашому суспільстві повинен бути вплив на підвищення правової культури, в першу чергу культури безпеки дорожнього руху, їх дисципліни і відповідальності.

Варто погодитися з В. В. Голіною, який наголошує, що теоретико-прикладний культуролого-правовий напрям запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, який поєднував би в єдину систему культурологічні, кримінологічні, правові (адміністративні, цивільні, кримінально-процесуальні, кримінально-правові) заходи, розроблений ще недостатньо [3].

Підтвердження цього є визначення одним з основних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року це – запровадження проведення наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху з метою оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху [4]. Також до основних причин виникнення проблем у сфері дорожнього руху віднесено – низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху

У нашому розумінні, культура безпеки дорожнього руху водія транспортного засобу – це комплекс знань, навичок та закріплених поведінкових установок, які використовує водій у процесі дорожнього руху. Це «стиль життя» водія при керуванні транспортним засобом. Такий комплекс знань, навичок та закріплені поведінкові установки у різноманітних ситуаціях повинні формуватися як сім'єю так і державою. Ефективність програм стосовно учасників дорожнього руху виявилось дуже низька. У виховані людини як учасника дорожнього руху втрачено та відсутнє законослухняність та не має упередження всездозволеності. Поруч з професійною підготовкою якостей водія одним з головних напрямів повинно бути виховання законослухняності, повага

до стражів порядку, до законів. Виховання законослухняного громадянина, виховання культури безпеки дорожнього руху створить передумови до культури водіння тощо. Для цього повинно бути не окрема державна програма, а системність нашого повсякденного життя. На пріоритетність розробки культурологічної концепції (напрямую) запобігання необережній злочинності, загрозливої для суспільства та національної безпеки держави, наполягають такі вітчизняні вчені, як О. М. Костенко, В. А. Мисливий, В. К. Колпаков. Необхідно підтримати ініціативу Голіни В. В. щодо створення напрямую прикладної культуролого-правової безпеки дорожнього руху в Україні, в якій описувалися б, зокрема, рекомендації щодо практичного використання законодавцем і суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху вітчизняних та зарубіжних культурологічних і правових знань і норм [3].

Воєнний стан – це особливий правовий режим, передбачає особливі відносини та відповідальність. Вважаємо, що часу для попередження та профілактики немає. Тому на період введення воєнного стану доцільно введення посиленої відповідальності за окремі порушення правил дорожнього руху, особливо за керування у стані сп'яніння.

Як висновки:

- підтримати ініціативу щодо створення напрямую прикладної культуролого-правової безпеки дорожнього руху в Україні;
- визнати доцільність введення посиленої відповідальності за порушення правил дорожнього руху в умовах воєнного стану;
- доцільно включити в програми підготовки водіїв питання стосовно цивільного захисту.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12 травн. 2015 р. № 389-VIII р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19?find=1&text=%D1%80%D1%83%D1%85#Text> (дата звернення: 20.05.2022).
2. Порядок 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 грудня 2021 р. № 1455 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1455-2021-%D0%BF#n8> (дата звернення: 20.05.2022).
3. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. № 41. 2021. С. 56 – 62.
4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/kr201360?an=155> (дата звернення: 20.05.2022).

**Лук'янчиков Євген Дмитрович**

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

**Лук'янчиков Борис Євгенович**

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

## **ОКРЕМІ ПИТАННЯ БОРОТЬБИ З ПЕРЕВИЩЕННЯМ ШВИДКОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Сучасний стан безпеки дорожнього руху і в мирний час не задовольняє потреби суспільства, що вже говорити про сьогоденну ситуацію, коли в умовах воєнного стану поліцейських на дорогах поменшало та і електронні засоби контролю було вимкнено. Засоби масової інформації постійно повідомляють про тяжкі аварії із людськими жертвами [1]. Щомісячні звіти патрульної поліції щодо стану правопорушень і особливо на дорогах нашої країни невтішні і вимагають адекватних заходів для їх запобігання. Причини такого положення аналогічні тим, що були у мирні часи: перевищення швидкості, порушення правил обгону, керування транспортними засобами (далі ТЗ) в стані наркотичного або алкогольного сп'яніння, тощо.

Відповідно до офіційних статистичних даних, та враховуючи запроваджене в умовах воєнного стану нульове розмитнення ТЗ їх кількість на дорогах нашої країни щорічно збільшується більше ніж на 20 % [2], що в свою чергу не сприяє зменшенню дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Зрозуміло, що значний відсоток зареєстрованих ДТП обумовлюється нехтуванням правилами дорожнього руху. Так, відповідно до показників офіційного сайту Офісу Генерального прокурора з початку поточного року було зареєстровано (порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, ст. 286 ККУ) у січні 900, у лютому 554, та в березні 222 випадки [3]. Слід враховувати, що існує і певна кількість незареєстрованих фактів ДТП в силу різних причин. Серед них і недосконалість сучасного законодавства, і рівень технічного забезпечення Патрульної поліції в умовах воєнного стану.

Багато надій суспільство поклало саме на запровадження автоматичної системи відеофіксації правопорушень. Але, всі ці роки камери фіксували лише перевищення швидкості, і де ні де рух по полосі громадського транспорту, інші порушення залишалися поза увагою [4]. З початку збройної агресії усі засоби автоматичної фіксації правопорушень були відключені, що обумовлювалося різними обставинами. Це і не дивно, оскільки переважна більшість поліцейських була залучена до відбиття збройної агресії, а багато пересічних громадян покинули свої домівки та виїхали подалі від кордонів з РФ у глибину країни. Але, з часом засоби масової інформації все частіше повідомляють про



зухвалу поведінку (їзда на підпитку, перевищення швидкості) наших співвітчизників у відносно спокійних регіонах України. Отже, виникає доволі справедливе питання чи не настав час відновити роботу засобів електронного контролю і не тільки у попередньому режимі, а і розширити його можливості, щодо фіксації усіх правопорушень, особливо там, де відновлюється мирне життя. Можливо передбачити їх автоматичне відключення у період повітряної тривоги, оскільки в такий час водіям потрібно в найкоротший час добратися до укриття. А от у комендантську годину навпаки працювати у посиленому режимі відео-фіксації. Для цього потрібно залучати передовий досвід європейських країн щодо застосування різноманітних системних комплексів відео фіксації:

1. Комплекси автоматичного вимірювання та фіксації перевищення швидкості ТЗ, (або безпосереднім вимірюванням під час руху, або інтелектуальна система, яка визначає середню швидкість між двома контрольними пунктами.

2. Комплекси, які постійно моніторять дорожню ситуацію у визначених межах і фіксують усі правопорушення.

Дослідження закордонного досвіду свідчить про те, що одностайності щодо вирішення даного питання в світі не існує. Деякі європейські країни (ФРН, Об'єднане Королівство Великої Британії і Північної Ірландії) визнають особу винною лише за умов, наявності чіткого зображення автомобіля з номерним знаком, та обличчям водія [5].

Інші (США, Франція, Польща), по шляху яких пішла і наша країна, застосовують нібито толерантне ставлення до особи не звинувачуючи її у правопорушенні, використовуючи при цьому таке визначення як – violation notice recipient, що в перекладі звучить, як «особа, яка отримує повідомлення про порушення». Тобто, отримувачу повідомлення про порушення надається можливість обрати один із трьох варіантів своєї подальшої поведінки: 1) визнати себе винним; 2) оскаржити штраф і у визначений термін надати правоохоронним органам відомості про правопорушника; 3) звернутися до суду. У випадках коли особа з будь-яких причин не здійснила жодних дій, їй повідомляють повторно, із встановленими новими строками сплати штрафу та переліком додаткових санкцій, які будуть застосовані у разі прострочення реагування.

Вважаємо, що для правової європейської країни така позиція не відповідає принципу презумпції невинуватості і надає реальну можливість уникнення відповідальності винної особи. В нашій країні для законного керування ТЗ громадянину потрібно мати лише посвідчення водія та свідоцтво про реєстрацію ТЗ (причому власником може бути третя особа).

Ще, одною проблемою особливо в умовах воєнного стану є не розмитнені транспортні засоби, а також зареєстровані на тимчасово не підконтрольних Україні територіях та «двійники», які спеціально завезені під реально існуючі транспортні засоби. Практика постійно демонструє приклади неправомірного покарання власника за документами, а не справжнього порушника і довести зворотне майже неможливо і сам процес оскарження коштує дорожче ніж сума

штрафу [6]. Також, в умовах інформаційної війни зустрічається втручання у комп'ютерну мережу і внесення відповідних фальсифікацій [7; 8].

Також, не слід ігнорувати судові рішення з даної проблематики, а саме Рішення Конституційного суду України від 22 грудня 2010 року, відповідно до якого ч. 1 ст. 14-1 КУпАП «Відповідальність власників транспортних засобів» була визнана неконституційною. Актуальна і Постанова Верховного суду України від 1996 року «Про застосування Конституції України при здійсненні правосуддя», де чітко зазначено, що захист прав особи гарантується нормами Конституції, які мають найвищу юридичну силу і водночас є нормами прямої дії.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що боротися із порушеннями в сфері дорожнього руху як в мирний час так і в умовах воєнного стану вкрай потрібно, але така боротьба повинна бути законною та гнучкою враховуючи особливі обставини, що склалися на території нашої країни.

### **Список використаних джерел:**

1. Кількість загиблих у ДТП з бензовозом на Рівненщині зростає до 26 людей. URL: [https://zaxid.net/kilkist\\_zagiblih\\_u\\_dtp\\_z\\_benzovozom\\_na\\_rivnenshchini\\_zroslo\\_do\\_26\\_lyudey\\_n1542127](https://zaxid.net/kilkist_zagiblih_u_dtp_z_benzovozom_na_rivnenshchini_zroslo_do_26_lyudey_n1542127)

2. У Кличка порахували загальну кількість автомобілів у Києві. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/02/11/682305/>

3. Офіційний сайт Офісу Генерального Прокурора. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>

4. Большой Брат следит за тобой на дороге. URL: <https://ua.112.ua/statji/avtofiksatsiia-porushen-pdr-u-sviti-ta-v-ukraini-spetsyfika-system-ta-laifkhaky-dlia-vodii-v-535432.html>

5. Виновны все. Адвокаты рассказали об опасностях скандального закона о штрафах и видеофиксации URL: <http://ru.tsn.ua/ukrayina/vinovny-vse-advokaty-rasskazali-ob-opasnostyah-skandalnogo-zakona-o-shtrafah-i-videofiksacii-455329.html>

6. На фоні введення авто фіксації порушень. Водії все частіше скаржаться на появу «автомобілів-двійників» – поліція. URL: <https://nv.ua/ukr/ukraine/events/avtofiksaciya-porushen-u-vishnevomu-znayshli-avto-dviynik-novini-ukrajini-50098921.html>

7. Автофіксація порушень ПДР по-новому: водіям пропонують «шпигувати» один за одним. URL: <https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/avtofiksaciya-narusheni-y-po-novomu-voditelyam-predlagayut-shpionit-drug-zadrogom-1458101.html>

8. Витік особистих даних в Telegram-бот: поліція відкрила кримінальне провадження URL: <https://ukraine.segodnya.ua/ua/ukraine/utechka-lichnyh-dannyh-v-telegram-bot-policiya-otkryla-ugolovnoe-proizvodstvo-1441892.html>

**Марценишин Юрій Ігорович**

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

## **ЗДІЙСНЕННЯ ЗАХОДІВ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЯК ІНСТРУМЕНТ БЕЗПЕКИ ЗА ЗДІЙСНЕННЯМ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕЛЕГАЛЬНИМИ ПЕРЕВІЗНИКАМИ**

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки. Зокрема, має розвинену мережу автомобільних шляхів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

У розрізі державного нагляду (контролю), ліцензування та дозвільної системи у сфері господарської діяльності можна виокремити ключові проблемні питання актуальні також в умовах воєнного стану, основне місце яких посідає масштабність тіньової економіки.

Так, на сьогодні однією із головних проблем в країні також залишається перевезення пасажирів, вантажів та перевезення небезпечних вантажів суб'єктами (особами), у яких відсутня державна реєстрація як суб'єкта господарювання та/або без отримання ліцензії на провадження виду господарської діяльності, документів дозвільного характеру, в той час коли легальні перевізники працюють з суттєвими обмеженнями, особливо в період дії воєнного стану.

Такі суб'єкти (особи) нехтуючи правовими нормами у сфері пасажирських, вантажних перевезень та перевезень небезпечних вантажів автомобільним транспортом продовжують наражати громадян та користувачів транспортних послуг на небезпеку, що в свою чергу унеможливорює притягнення до відповідальності таких осіб.

Статтею 3 Конституції України визначено, 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.

Так, протягом 2021 року на автошляхах України сталося 2696 дорожньо-транспортних пригод за участю ліцензованого автомобільного транспорту, в яких 125 осіб загинули та 913 отримали травми.

Порівнюючи абсолютні показники аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті видно, що за 2021 рік кількість ДТП за участю транспортних засобів ліцензованих автомобільних перевізників збільшилась, у порівнянні з відповідним періодом 2020 року, на 17,8 % (з 2288 до 2696 ДТП). При цьому, спостерігається зниження тяжкості наслідків від ДТП, кількість загиблих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 10,1 % (з 139 до 125 осіб), Так, з 125 осіб, які загинули в результаті настання ДТП, 38

осіб загинули в результаті настання ДТП з вини водіїв ліцензованого транспорту. Кількість травмованих осіб за участю водіїв ліцензованого транспорту зменшилась на 6,3 % (з 974 до 913 осіб).

Протягом 2021 року, за участі осіб, які здійснювали перевезення пасажирів поза межами правового поля сталося 58 ДТП, в яких 3 особи загинули та 105 осіб отримали травми різного ступеню тяжкості.

У поточному році сталося 2 ДТП за участю осіб, які здійснювали перевезення пасажирів поза межами правового поля, в яких 12 осіб отримали травми різного ступеню тяжкості.

Окремо слід відмітити, ДТП за участі осіб, які здійснювали перевезення пасажирів поза межами правового поля, тяжкість наслідків у таких пригодах у рази більша, а постраждалі в результаті не можуть розраховувати не страхові відшкодування. Фактично, у більшості випадків використовується переобладнаний транспорт, який не відповідає діючим вимогам, з водіями не проводяться відповідні інструктажі, та відповідно не дотримуються вимоги режимів праці та відпочинку.

Разом з тим, протягом 2021 року Державною службою України з безпеки на транспорті та її територіальними органами складено 853 протоколи про вчинення адміністративного правопорушення за статтею 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення. А саме: провадження господарської діяльності без державної реєстрації як суб'єкта господарювання або без подання повідомлення про початок здійснення господарської діяльності, якщо обов'язковість подання такого повідомлення передбачена законом, або без отримання ліцензії на провадження виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону, або у період зупинення дії ліцензії, у разі якщо законодавством не передбачені умови провадження ліцензійної діяльності у період зупинення дії ліцензії, або без одержання документа дозвільного характеру.

Відповідно, така ж кількість сформованих справ про вчинення адміністративних правопорушень направлена на розгляд до судів загальної юрисдикції.

Проте, станом на сьогодні на користь контролюючого органу прийнято лише 83 судових рішення, а це складає лише – 9,7 %.

У більшій частині проваджень в справах про адміністративні правопорушення суди виносять постанови про закриття справи. Основним обґрунтуванням закриття провадження в справах про адміністративні правопорушення є посилення судовими органами на норму статті 42 Господарського кодексу України, в частині відсутності у діях суб'єктів (осіб), які здійснюють пасажирські перевезення без документів дозвільного характеру систематичності.

За визначенням статті 42 Господарського кодексу України, підприємницька діяльність характеризується такими ознаками, як самостійність, ініціативність, систематичність, власний ризик, та спрямованість на визначений результат – одержання економічних та соціальних результатів та отримання прибутку.

Значним впливом на безпеку учасників дорожнього руху, як для громадян, так і для автомобільних перевізників, є уникнення такими суб'єктами (особами) адміністративної відповідальності.

Належне законодавче забезпечення прав учасників господарських відносин є важливим питанням і економічної безпеки держави. Однак, прогалини та нульова практичність деяких норм законодавства підривають фундамент стабільності підприємницької діяльності та конкурентоспроможність легального бізнесу, створюють можливості для недобросовісних дій посадових осіб та стимулюють розвиток тіньової економіки.

А тому, одним із механізмів протидії тінізації та безпеки для життя та здоров'я громадян та користувачів транспортних послуг такого сектору виступає стаття 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Питання практичної реалізації цієї норми щодо адміністративної відповідальності за порушення порядку провадження господарської діяльності є метою забезпечення балансу інтересів держави та бізнесу.

Одним із запропонованих підходів є визначення предметом перевірки фактична наявність документів, які є необхідними для здійснення певного виду господарської діяльності та свідчать про законність її реалізації. У разі, якщо підприємницька діяльність здійснюється без наявності відповідних документів, тобто поза межами правового поля, орган контролю має наділятися правом самостійного накладення штрафних санкцій в адміністративному порядку без обов'язковості розгляду цього питання виключно в судовому порядку.

Прийняття відповідних змін до чинного законодавства, а саме статті 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення, забезпечить можливість збалансованої та ефективної протидії здійсненню нелегальної господарської діяльності, що стимулюватиме розвиток легального бізнесу.

З метою мінімізації негативних ризиків та маніпуляцій з боку представників контролюючих органів, пропонується передбачити застосування аналогічних розмірів штрафних санкцій до посадових осіб контролюючих органів у разі безпідставного складання протоколів за цією статтею.

Таким чином, питання щодо виведення з площини судової юрисдикції розгляд справ про адміністративне правопорушення та надання права контролюючим органам (органам контролю) самостійно накладати штрафні санкції в адміністративному порядку без обов'язкового розгляду таких справ у судовому порядку має стабілізувати конкурентоспроможність легального бізнесу, покращить якість послуг та безпеку перевезень пасажирів, вантажів та перевезення небезпечних вантажів.

При цьому, максимальної ефективності вказаних заходів можливо досягти завдяки спільним системним заходам причетних організацій та відомств.

**Мисливий Володимир Андрійович**

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

## **ПОРУШЕННЯ ЗАКОНІВ ТА ЗВИЧАЇВ ВІЙНИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Світова статистика жертв дорожньо-транспортних пригод у планетарному вимірі становить щорічно близько півтора мільйона людських життів, що отримали назву «кривавих війн на дорогах». При цьому термін «війна» вживається не в прямому розумінні цього ще більш страшного для людства явища, оскільки дорожньо-транспортні пригоди у сфері дорожнього руху є його іманентним субстратом, мають внутрішньо і зовнішньо визначений механізм взаємодії об'єктивних і суб'єктивних факторів, а також відомі детермінанти їх виникнення.

У своїй більшості дорожньо-транспортні делікти після здійснення аналізу та правової оцінки уповноважених правоохоронних органів та суду набувають статусу адміністративних або кримінальних правопорушень із наслідком у вигляді певного виду юридичної відповідальності. При цьому у випадках встановлення у ДТП ознак складів кримінальних правопорушень, передбачених у Розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Кримінального кодексу України» (далі – КК), такі діяння можуть бути кваліфіковані як порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК) або порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК).

Аналогічно вирішується питання щодо ст. 415 Порушення правил водіння або експлуатації машин Розділу XX «Кримінальні правопорушення проти встановленого порядку несення військової служби (військові кримінальні правопорушення)» КК, яка передбачає порушення правил водіння або експлуатації бойової, спеціальної чи транспортної машини, суб'єктами яких, згідно з ч. 2 ст. 401 КК, вважаються військовослужбовці Збройних Сил України, Служби безпеки України, Державної прикордонної служби України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України.

У теорії кримінального права та кримінальному законодавстві України вказані діяння вважаються необережними з огляду на домінуючу в них необережну форму вини.

Разом з цим, у судовій практиці зустрічаються випадки, коли суб'єкт кримінального правопорушення використовує механічний транспортний засіб як знаряддя злочинного посягання з метою заподіяння потерпілому тілесних ушкоджень або позбавлення життя – умисного вбивства. У зв'язку з цим, узагальнюючи судову практику, Пленум Верховного Суду України, у п. 8 постанови «Про практику застосування судами України законодавства у

справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 р. № 14 роз'яснив, що: «Відповідальність за статтями 286-288, 415 КК настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи» [1].

Ця рекомендація вищої судової інстанції набула особливого значення, коли 24 лютого 2022 року Російська Федерація розпочала справжню війну проти України і хоча за статистичними даними в Україні під час війни рівень злочинності знизився на 30 %, а кількість ДТП зменшилася у 5 разів, слідчі розслідують близько 8 тисяч кримінальних проваджень за фактами злочинів, вчинених військовослужбовцями РФ [2], у тому числі у сфері дорожньо-транспортної інфраструктури, вчиняючи умисні злочинні посягання щодо учасників дорожнього руху. Разом з цим, діяння у сфері дорожнього руху, які вчиняються військовослужбовцями країни-агресора, хоча й зовнішньо нагадують загальнокримінальні та спеціальні делікти, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту чи порушенням правил водіння або експлуатації бойової, спеціальної або транспортної машини, але за своїм злочинним змістом та кримінально-правовими наслідками суттєво від них відрізняються, оскільки є умисними злочинами проти цивільного населення країни, яка зазнала нападу агресора.

Характерно, що ці злочини вчиняються в різних тимчасово окупованих агресором регіонах країни. Так, 27 березня 2022 року о 17 год 15 хв. на автодорозі поблизу с. Чумакове Конотопського району Сумської області військовослужбовець РФ умисно вчинив наїзд своєю важкою технікою на сім'ю – батьків і сина, які в якості пішоходів рухались вказаною дорогою попутно військовій колоні. При цьому постраждала вся сім'я і загинув батько [3]. І хоча цей злочин вчинено у сфері дорожнього руху, таке посягання слід розглядати в більш широкому плані, оскільки його об'єктом є суспільні відносини, що стосуються не просто безпеки дорожнього руху, а значно більш високих за рівнем суспільних цінностей – миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку.

У даному випадку йдеться про жорстоке поводження з цивільним населенням на окупованій території, порушення законів та звичаїв війни, що передбачені міжнародними договорами, яке потягло за собою умисне вбивство. Цей склад злочину, передбачений ч. 1 ст. 438 Порушення законів та звичаїв війни Розділу XX «Кримінальні правопорушення проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку» КК, містить кримінально-правову заборону жорстокого поводження з цивільним населенням, яке може виражатися у вбивствах, каліцтвах, тортурах і мордуванні, та інших суспільно небезпечних діяннях, адже відповідно до визнаних цивілізованим світом міжнародних конвенційних положень цивільне населення та окремі цивільні особи не можуть

бути об'єктом нападу доти, доки вони не беруть безпосередньої участі у збройному конфлікті [4].

Звичайно, що такі факти порушень норм національного та міжнародного гуманітарного права, у першу чергу, вимагають обов'язкової фіксації і документування працівниками правоохоронних органів, які професійно обізнані у способах, засобах і методиці розслідування даних кримінальних правопорушень.

Так, в іншому регіоні України, за повідомленням Національної поліції Запорізької області, 6 березня 2022 року російський танк на дорозі між селами Нестерянка і Мирне Оріхівського району вчинив наїзд на автомобіль «Таврія», водій і пасажир якого – мирні мешканці, намагалися виїхати із небезпечної зони. Перед наїздом машина зупинилась на узбіччі, проте російський військовий танк переїхав її. Внаслідок цього в авто загинули троє цивільних осіб, серед яких – неповнолітній, який згорів у палаючому транспортному засобі [5].

Це діяння, як і попереднє, порушує норми національного та міжнародного права та підлягає кваліфікації за ч. 2 ст. 438 КК, оскільки остання встановлює відповідальність за вчинення будь-якого діяння, передбаченого ч. 1 ст. 438 КК, зокрема жорстоке поводження з цивільним населенням, якщо воно поєднане з умисним вбивством. При цьому додаткова кваліфікація за ст. 115 Умисне вбивство КК у цих випадках не вимагається.

Слід зауважити, що на відміну від статей 286, 115, 415 КК до осіб, які вчинили злочин, передбачений ст. 438 КК, не застосовується давність притягнення до кримінальної відповідальності та виконання обвинувального вироку (відповідно до ч. 5 ст. 49 та ч. 6 ст. 80 КК).

### **Список використаних джерел:**

1. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

2. Злочинність на Україні на тлі війни знизилася на 30 %, кількість ДТП уп'ятеро. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1973550-zlochinnist-v-ukrayini-na-tli-viyni-znizilasya-na-30-kilkist-dtp-upyatero>.

3. Шиян О. Росіяни військовою технікою переїхали сім'ю на Сумщині. (URL: [https://zaxid.net/rosiyani\\_viyskovoyu\\_tehnikoyu\\_pereyihali\\_simyu\\_na\\_sumshhini\\_n1539666](https://zaxid.net/rosiyani_viyskovoyu_tehnikoyu_pereyihali_simyu_na_sumshhini_n1539666)).

4. Додатковий протокол до Женевських конвенцій від 12 серпня 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), від 08.06.1977 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_199#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_199#Text).

5. Дуляба Н. На Запоріжжі російський танк переїхав авто із трьома цивільними. URL : <https://portal.lviv.ua/news/2022/03/12/na-zaporizhzhhi-rosijskyj-tank-pereikhav-avto-iz-troma-tsyvilnyymi>.



**Нестеренко Олексій Михайлович**

*суддя Інгулецького районного суду міста Кривого Рогу Дніпропетровської області, доктор філософії*

## **РОЗГЛЯД В СУДІ СПРАВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНІ СТАТТЕЮ 130 КУпАП**

Адміністративні правопорушення, передбачені статтею 130 КУпАП є найбільш серйозними серед правопорушень на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку.

Законодавцем встановлено за такі правопорушення суворі стягнення, які співмірні зі стягненнями за кримінальні правопорушення.

Виходячи з практики застосування Європейським судом ст. 6 Європейської конвенції з прав людини (надалі – Конвенції), у випадку, якщо передбачені санкції є достатньо суворими, то скоєне правопорушення має природу кримінального злочину, а отже, його судовий розгляд має відповідати принципу справедливості відповідно до статті 6 Конвенції.

З огляду на суворі види адміністративних стягнень, які передбачені санкціями ст. 130 КУпАП, на дану категорію справ поширюються вимоги ст. 6 Конвенції.

Отже, кожна особа, яка притягається до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП:

- має право на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку незалежним і безстороннім судом, встановленим законом, який встановить обґрунтованість будь-якого висунутого проти нього кримінального обвинувачення»;

- вважається невинуватим доти, доки його вину не буде доведено в законному порядку»;

- має щонайменше такі права: мати час і можливості, необхідні для підготовки свого захисту; захищати себе особисто чи використовувати юридичну допомогу захисника, вибраного на власний розсуд, або за браком достатніх коштів для оплати юридичної допомоги захисника одержувати таку допомогу безоплатно, коли цього вимагають інтереси правосуддя».

Насправді в більшості випадків суди не допускають порушення зазначених прав.

Натомість хочу акцентувати увагу на окремих проблемах правової визначеності та однакового тлумачення основних понять («керування транспортним засобом», «водій» чи «особа яка керує транспортним засобом» «показник стану алкогольного сп'яніння»), правильне розуміння яких має принципове значення для об'єктивного та законного розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами особами у стані алкогольного сп'яніння.

Основним складом правопорушень, передбачених у частині 1-4 ст. 130 КУпАП є *«керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння...»*. А відповідно, під час прийняття рішення

у таких справах у судді не має виникати жодного сумніву, щодо доведеності на підставі належних, допустимих та достатніх доказів обох вказаних обставин.

У Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 зазначалося, що під керуванням ТЗ слід розуміти *«виконання функцій водія під час руху такого засобу ... незалежно від того, керує особа ТЗ, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування»* [1]. Вже у більш наближеному до сьогодення рішенні Верховного Суду (у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду) – Постанові від 20.02.19 р. № 404/4467/16-а зазначено, що *«само по собі керування ТЗ розуміється, як технічна дія водія з метою приведення ТЗ в рух, зворушення з місця і, як наслідок, переміщення його в просторі»* [2]. Отже, можна погодитися, що керування ТЗ – це умисне виконання особою функцій водія шляхом вчинення технічних дій для приведення ТЗ в рух та зворушення з місця, а під час руху – для зміни напрямку руху та/чи швидкості ТЗ. З наведеного випливає, що виявленню ознак правопорушення (керування ТЗ у стані сп'яніння) обов'язково має передувати факт руху цього ТЗ та його зупинення.

Звісно, що не доведений належним чином факт керування ТЗ зводить нанівець усі інші докази перебування особи у стані того чи іншого виду сп'яніння.

Наступним спірним питанням, яке виникає під час розгляду даної категорії справ є не дуже досконале визначення у законодавстві терміну «водій». У ПДР саме водію забороняється керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (п. 2.9 «а»). Згідно з п. 1.10 тих самих Правил водієм є особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування ТЗ, тимчасовий талон на право керування ТЗ) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо в ТЗ [3]. Отже, чи є наявність посвідчення водія обов'язковою умовою для визначення особи як «водія» і чи розповсюджуються у такому разі обов'язки водія на керманічів, які не мають права керування чи позбавлені його у встановленому законом порядку?

У Конвенції ООН про дорожній рух 1968 року, яку ратифіковано Указом Президії ВР УРСР № 2614-VIII від 25.04.74 р. (далі – Конвенція про дорожній рух), у п. 1 ст. 8 зазначено, що кожен ТЗ, що перебуває у русі, повинен мати водія. Згідно з п. «v» ч. 1 ст. 1 цієї ж Конвенції термін «водій» («погонич») означає будь-яку особу, яка керує ТЗ, автомобілем і т. ін. (включаючи велосипеди) чи веде по дорогах худобу, стада, упряжних, в'ючних або верхових тварин» [4]. Нагадаю, що міжнародно-правові норми (які ратифіковано Україною у встановленому порядку) порівняно з нормами національного законодавства мають пріоритетне застосування. Таким чином, будь-яка особа, яка керує ТЗ, за міжнародним правом визнається водієм, тож однаково зобов'язана виконувати обов'язки, визначені ПДР України, а від так, у разі їх невиконання чи недотримання стає суб'єктом правопорушення. Отже, суб'єктом проступку, передбаченого ст. 130 КУпАП, може бути будь-яка особа, що досягла віку адміністративної відповідальності на момент керування ТЗ у

стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, які знижують їх увагу та швидкість реакції, незалежно від наявності чи відсутності у неї посвідчення водія (права керування відповідним ТЗ).

Також важливою обставиною, яка обов'язково має бути встановлена у разі кваліфікації дій водія (особи, яка керувала ТЗ) за ст. 130 КУпАП (в частині керування у стані алкогольного сп'яніння) – це визначення стану алкогольного сп'яніння у такої особи.

У ст. 8 Конвенції ООН про дорожній рух закріплено, що водій повинен контролювати свій ТЗ таким чином, щоб завжди бути в змозі належним чином ним керувати. Він повинен бути ознайомлений з ПДР, а також з такими факторами, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських засобів та керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння та під впливом наркотиків. У національному законодавстві мають бути передбачені спеціальні положення щодо водіння під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю в крові, а у відповідних випадках – у повітрі, що видихається такою особою, перевищення якого є несумісним з керуванням ТЗ. За міжнародними стандартами у всіх випадках *максимальний рівень* вмісту алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається. Але ці стандарти можуть змінюватись та мають бути визначені у національному законодавстві [4].

Натомість, низка правознавців (переважно адвокатів) зауважує, що українське законодавство не містить визначення стану сп'яніння або ж законодавчо закріплених обставин, при встановленні яких, особа буде вважатись такою, що керує ТЗ у стані сп'яніння, як і посилання на допустиму чи недопустиму норму алкоголю у крові. Єдиним правовим актом, в якому встановлення стану алкогольного сп'яніння (за результатами огляду, який проводиться поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів) прив'язується до цифрового показника – більше 0,2 проміле алкоголю в крові є Інструкція про порядок виявлення у водіїв ТЗ ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затверджена спільним Наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735 [5].

Отже, часто під час розгляду справи постає питання про те, що на законодавчому рівні в Україні не визначена допустима кількість алкоголю в крові особи, яка керує ТЗ, а тому сторона захисту просить суд керуватися вказаними положеннями Конвенції про дорожній рух. Для відповіді на це питання необхідно з'ясувати визначення терміну «законодавство».

Термін «законодавство» досить широко використовується у правовій системі держави, в основному, у значенні як сукупності законів та інших нормативно-правових актів, які регламентують ту чи іншу сферу суспільних відносин і є джерелами певної галузі права. У законах залежно від важливості і специфіки суспільних відносин, що регулюються, цей термін вживається в різних значеннях: в одних маються на увазі лише закони; в інших, передусім кодифікованих, до поняття «законодавство» включаються як закони та інші акти Верховної Ради України, так і акти Президента України, Кабінету

Міністрів України, а в деяких випадках – також і нормативно-правові акти центральних органів виконавчої влади [п. 3] [6]. Отже, при визначенні допустимої кількості алкоголю в крові особи, яка керує ТЗ слід керуватися українським законодавством, зокрема – вище зазначеною Інструкцією, яке є нормативно-правовим актом (і одночасно частиною національного законодавства України), який не суперечить ратифікованим в нашій державі міжнародним договорам.

Юридичні консультанти йдуть далі та наполягають на тому, що згідно з вимогами вказаної Інструкції визнати наявність стану алкогольного сп'яніння можна лише тоді, коли за результатами проведеного поліцейським тесту (з використанням спеціальних технічних засобів) цифровий показник є більшим за 0,2 проміле алкоголю в крові. За їх переконанням в нормативно-правовому акті йдеться про показник «0,2 проміле алкоголю в крові», а прилади, які при цьому використовуються (газоаналізатори) досліджують рівень алкоголю у повітрі, що видихається особою, яка тестується. Тобто, жодного посилання в законодавстві України на допустиму чи не допустиму норму алкоголю у повітрі, що видихається немає.

В наведеній ситуації слід звертатись до інструкції самого приладу, який було використано при тестуванні. Як приклад, в розділі 10 «Технічні дані» Інструкції з експлуатації до газоаналізатора Drager Alkotes 6810, зазначено, що цей прилад вимірює вміст алкоголю в крові з використанням перевідного коефіцієнта між концентрацією спирту у видихуваному повітрі й у крові. Межі абсолютної допустимої основної похибки при експлуатації в інтервалі діапазону вимірювань від 0 до 0,84 проміле складають  $\pm 0,042$  проміле [7].

#### **Список використаних джерел:**

1. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Верховного суду України від 23.12.2005 р. № 14. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text> (дата звернення: 20.03.2022).

2. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного адміністративного суду від 20.02.2019 р. у справі № 404/4467/16-а(2-іс/811/3/17). URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/79997722> (дата звернення: 20.03.2022).

3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 16.02.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n17> (дата звернення: 21.03.2022).

4. Конвенція про дорожній рух : Міжнародний документ ООН від 08.11.1968 р. Зі змін. та доповн., внесеними Європейською угодою від 01.05.1971 р., поправками від 28.09.2004 р. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html) (дата звернення: 20.03.2022).

5. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text> (дата звернення: 20.03.2022).

6. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої статті 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміну «законодавство») : Рішення Конституційного суду України від 09.07.1998 р. № 12-рп/98. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v012p710-98/conv#Text> (дата звернення: 20.03.2022).

7. Краткая инструкция по эксплуатации Drager 6810. URL: <http://www.ostanovkam.net/index.php/on-lajn-spravochnik/104-drager-6810-manual> (дата звернення: 22.03.2022).

### **Новіков Олег Володимирович**

*асистент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого; 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*

## **ЩОДО ПРИЧИН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД З ПОСТРАЖДАЛИМИ**

Забезпечення безпеки дорожнього руху потребує, в тому числі, й детального аналізу причин дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), в першу чергу тих, які призвели до смерті людини. Інформація щодо причин смертності на дорогах міститься у статистичній звітності Патрульної поліції України, яка знаходиться у публічному доступі на офіційному сайті. На сьогодні така звітність доступна починаючи з 2017 роки й по вересень 2021 р. (наразі сайт недоступний через збройну агресію Російської Федерації, але архівна версія сайту містить останню версію статистичної звітності за 8 місяців 2021 р.). Проаналізуємо офіційні причини ДТП з постраждалими та смертності на дорогах України за вказані періоди.

Відповідно до офіційної статистики Патрульної поліції України за період з 01.01.2017 по 31.12.2017 найбільш розповсюдженими причинами ДТП з постраждалими були: перевищення безпечної швидкості (28 % від загальної кількості ДТП з постраждалими), порушення правил маневрування (19 %), порушення правил проїзду перехресть (11 %), недодержання дистанції (9 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (7 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (6 %), перехід у невстановленому місці (4 %),

виїзд на смугу зустрічного руху (4 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (2%), перевищення встановленої швидкості (2 %).

За цей же період найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП були: перевищення безпечної швидкості (41 % від загальної кількості загиблих осіб), порушення правил маневрування (13 %), виїзд на смугу зустрічного руху (8 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (7 %), перехід у невстановленому місці (6 %), перевищення встановленої швидкості (4 %), порушення правил проїзду перехресть (4 %), недодержання дистанції (4 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (4 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (2 %).

Відповідно до офіційної статистики Патрульної поліції України за період з 01.01.2018 по 31.12.2018 найбільш розповсюдженими причинами ДТП з постраждалими були: перевищення безпечної швидкості (34 %), порушення правил маневрування (22 %), порушення правил проїзду перехресть (8 %), недодержання дистанції (7 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7 %), перехід у невстановленому місці (4 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (4 %), виїзд на смугу зустрічного руху (3 %), перевищення встановленої швидкості (2 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (2 %).

За цей же період найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП були: перевищення безпечної швидкості (45 %), порушення правил маневрування (16 %), виїзд на смугу зустрічного руху (7 %), перехід у невстановленому місці (7 %), перевищення встановленої швидкості (5 %), недодержання дистанції (3 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (3 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (3 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (3 %), порушення правил проїзду перехресть (2 %).

Відповідно до офіційної статистики Патрульної поліції України за період з 01.01.2019 по 31.12.2019 найбільш розповсюдженими причинами ДТП з постраждалими були: перевищення безпечної швидкості (34 %), порушення правил маневрування (22 %), порушення правил проїзду перехресть (8 %), недодержання дистанції (8 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (6 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (5 %), перехід у невстановленому місці (4 %), виїзд на смугу зустрічного руху (3 %), перевищення встановленої швидкості (2 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (2 %).

За цей же період найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП були: перевищення безпечної швидкості (45 %), порушення правил маневрування (17 %), виїзд на смугу зустрічного руху (7 %), перехід у невстановленому місці (6 %), недодержання дистанції (4 %), перевищення встановленої швидкості (4 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (3 %), керування транспортним засобом у нетверезому стані (3 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (3 %), порушення правил проїзду перехресть (3 %).

Відповідно до офіційної статистики Патрульної поліції України за період з 01.01.2020 по 31.12.2020 найбільш розповсюдженими причинами ДТП з

постраждалими були: перевищення безпечної швидкості (38 %), порушення правил маневрування (21 %), порушення правил проїзду перехресть (9 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7 %), недотримання дистанції (6 %), перехід пішоходів у невстановленому місці (4 %), керування транспортним засобом у стані сп'яніння (3 %), виїзд на смугу зустрічного руху (2 %), перевищення встановленої швидкості (2 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (2 %).

За цей же період найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП були: перевищення безпечної швидкості (50 %), порушення правил маневрування (15 %), перехід пішоходів у невстановленому місці (6 %), виїзд на смугу зустрічного руху (5 %), перевищення встановленої швидкості (4 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (3 %), порушення правил проїзду перехресть (3 %), керування транспортним засобом у стані сп'яніння (3 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (3 %), недотримання дистанції (2 %).

Відповідно до офіційної статистики Патрульної поліції України за період з 01.01.2020 по 31.08.2021 найбільш розповсюдженими причинами ДТП з постраждалими були: перевищення безпечної швидкості (39 %), порушення правил маневрування (21 %), порушення правил проїзду перехресть (9 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (7 %), недотримання дистанції (6 %), керування транспортним засобом у стані сп'яніння (3 %), перехід пішоходів у невстановленому місці (3 %), виїзд на смугу зустрічного руху (3 %), перевищення встановленої швидкості (2 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (2 %).

За цей же період найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП були: перевищення безпечної швидкості (50 %), порушення правил маневрування (13 %), виїзд на смугу зустрічного руху (6 %), перехід пішоходів у невстановленому місці (5 %), перевищення встановленої швидкості (5 %), керування транспортним засобом у стані сп'яніння (4 %), неочікуваний вихід на проїзну частину (3 %), порушення правил проїзду пішохідних переходів (3 %), порушення правил проїзду перехресть (3 %), недотримання дистанції (3 %).

На підставі отриманих даних можна зробити такі висновки:

1. Найбільш розповсюдженими причинами ДТП з постраждалими в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен третій випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен п'ятий випадок), порушення правил проїзду перехресть (приблизно кожен десятий випадок), недодержання дистанції (приблизно кожен десятий випадок), порушення правил проїзду пішохідних переходів (приблизно кожен п'ятнадцятий випадок).

2. Найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен другий випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен сьомий випадок), виїзд на смугу зустрічного руху (приблизно кожен чотирнадцятий випадок), перехід у невстановленому місці (приблизно кожен

сімнадцятий випадок), перевищення встановленої швидкості (приблизно кожен двадцятий випадок).

3. За останні п'ять років доволі суттєво збільшилось кількість ДТП з постраждалими та ДТП з загиблими в результаті перевищення безпечної швидкості (тобто швидкості, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах).

### **Ободець Євгенія Андріївна**

*курсант 2-го курсу 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)*

## **ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ ВІДЕОФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

В Україні вже понад рік працює система автоматичної фото- і відеофіксації порушень правил дорожнього руху, яка самостійно фіксує правопорушення та надсилає відповідну інформацію до центру обробки даних автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху Департаменту патрульної поліції. Для розгляду справ про адміністративні правопорушення та формування адміністративної постанови обов'язково потрібне втручання поліцейських [1].

Системою фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (далі система) є мережа технічних засобів (приладів контролю), які забезпечують в автоматичному режимі фотозйомку або відеозапис подій, що містять ознаки адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розпізнавання номерних знаків транспортних засобів та передачу інформації про зафіксовані події телекомунікаційними мережами до автоматизованої системи обробки даних МВС [2].

З 24 лютого 2022 року триває російське вторгнення до України. Агресор обстрілює та руйнує ключові об'єкти інфраструктури, житлові квартали українських міст і сіл з використанням артилерії, реактивних систем залпового вогню та балістичних ракет. В Україні запроваджено воєнний стан, але це не означає, що не потрібно дотримуватися правил дорожнього руху.

Під час воєнного стану держава внесла тимчасові зміни у правила дорожнього руху, а саме:



1) заборона використовувати відоереєстратори, щоб уникнути розголошення інформації про переміщення та хід виконання завдань сил оборони, яка може якимось допомогти противнику. Це стосується і автомобілів, і мототранспорту. Це правило діє тепер для усіх регіонів України;

2) встановили, що у період воєнного стану до керування транспортними засобами категорії С, С1 на території України допускаються особи, які мають посвідчення водія категорії В [3].

3) Кабінет Міністрів України прийняв постанову, згідно з якою можна використовувати протерміновані права як у паперовому, так і в електронному вигляді. Зупинені терміни відновлять через місяць після скасування воєнного стану [4];

4) перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький наголосив, що поліція наразі підвищує контроль за дотриманням водіями правил дорожнього руху. Камери контролю швидкості наразі можуть фіксувати правопорушення і час винесення постанови може бути до 60 діб. Тому деякі правопорушення можуть бути опрацьовані пізніше [5].

Підсумовуючи вищезазначене, можемо зробити висновки про те, що фіксація порушень ПДР, зафіксованих в автоматичному режимі, є вимогою сьогодення та відповідає меті забезпечення безпеки дорожнього руху незалежно від того, є воєнний стан на території країни чи ні.

#### **Список використаних джерел:**

1. Автофіксація порушень правил дорожнього руху: що потрібно знати водіям? URL: <https://www.legalaid.gov.ua/publikatsiyi/avtofiksatsiya-porushen-pravyl-dorozhnogo-ruhu-shho-potribno-znaty-vodiyam/> (дата звернення: 10.05.2022).

2. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 833. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/ed\\_2017\\_11\\_10/an/24/KP170833.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ed_2017_11_10/an/24/KP170833.html) (дата звернення: 09.05.2022).

3. Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 03 березня 2022 року № 184 : Постанова Кабінету Міністрів України від 22 березня 2022 року № 348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 09.05.2022).

4. Деякі питання реалізації прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2022 року № 165. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/deyaki-pitannya-realizaciyi-prav-svobod-i-zakonnih-interesiv-fizichnih-ta-yuridichnih-osib-165-280222> (дата звернення: 10.05.2022).

5. Укрінформ «Поліція здійснюватиме підвищений контроль за дотриманням правил дорожнього руху (ПДР)». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3465892-patruelni-nagadali-vodiam-kameri-avtofiksacii-pracuut-i-v-umovah-voennogo-stanu.html> (дата звернення: 10.05.2022).

**Павловська Анна Олександрівна**

*курсант 2-го курсу факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, рядовий поліції*

**Борисенко Тетяна Василівна**

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

## **ПРОЦЕСУАЛЬНИЙ ПОРЯДОК ПРОВАДЖЕННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ В СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху є одними із найпоширеніших видів адміністративних правопорушень. Майже щодня ми чуємо в новинах про нові дорожньо-транспортні пригоди та їх наслідки. Водночас, інформації про порядок провадження в таких справах на просторах мережі Інтернет мало, тому доцільно, вивчити положення Кодексу України про адміністративні правопорушення та дослідити наукові здобутки дослідників у цій сфері.

Так, дослідженню проблеми правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху присвятили свої роботи чимало відчизняних науковців, серед них можна назвати В. Б. Авер'янова, Ю. П. Битяка, С. С. Гнатюка, В. К. Колпакова, Д. Д. Бойка, В. В. Веденську, Ю. В. Вегеру, М. Ю. Веселова, Р. Ю. Молчанова та інших. Водночас, чимало аспектів процесуального порядку провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху досі викликають суперечки серед провідних учених.

Варто розпочати з самого визначення поняття «провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Одне із найбільш точних та вдалих визначень надано О. В. Битком. Науковець пропонує розглядати зазначене провадження як регламентовану нормами адміністративно-процесуального права діяльність уповноважених на те осіб під час виявлення адміністративних проступків у сфері експлуатації транспортних засобів та притягнення винних до адміністративної відповідальності [1, с. 199].

Щодо завдань провадження, то Ю. В. Вегера у своїй науковій роботі наголошує на тому, що під час здійснення провадження в справах про адміністративні правопорушення, зокрема і у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, повинно бути вирішено одразу два комплексні взаємопов'язані завдання:

1. Юрисдикційне (своєчасне, всебічне, повне й об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, вирішення справи відповідно до законодавства та виконання винесеної постанови);

2. Профілактичне (виявлення причин та умов, що сприяють учиненню адміністративних правопорушень, а також виховання громадян у дусі додержання законів) [2, с. 143].

Усі дії, що вчиняються уповноваженими особами під час здійснення провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, повинні відповідати та сприяти реалізації зазначених завдань. До того ж, завдання провадження передбачені не лише в науково-теоретичній літературі, а й закріплюються на рівні вітчизняного законодавства, а саме в ст. 245 Кодексу України про адміністративні правопорушення [3].

Науковці виділяють два види провадження в справах про адміністративні правопорушення: загальне та спрощене. Ці два види провадження відрізняються між собою кількістю процесуальних етапів та дій, що вчиняються уповноваженими на розгляд адміністративних справ особами на відповідній стадії. Якщо мова йде про провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, то залежно від негативних наслідків, які настають зазначені справи можуть розглядатися як в загальному, так і в порядку спрощеного провадження.

Зазвичай виділяють чотири стадії провадження в справах про адміністративні правопорушення:

- 1) порушення справи;
- 2) розгляд справи по суті та винесення по ній постанови;
- 3) перегляд справи у зв'язку з оскарженням постанови в справі;
- 4) виконання постанови про накладення адміністративного стягнення.

Всі ці стадії органічно пов'язані між собою. Кожна наступна стадія починається лише після того, як будуть вчинені всі дії, які необхідно вчинити в межах попередньої стадії та, здебільшого, базується на результатах, отриманих на попередніх стадіях.

Провадження розпочинається з першої стадії – порушення справи, яка є найбільш важливою. Під час її проведення встановлюються фактичні дані правопорушення, збираються докази, тобто формується підстава для притягнення винної особи до адміністративної відповідальності. На цьому етапі поліцейські, насамперед, повинні вжити заходів щодо припинення правопорушення. Зокрема, це може бути зупинення транспортного засобу, підстави та порядок здійснення якого регламентується статтею 35 Закону України «Про Національну поліцію».

Під час документального оформлення зазначеної стадії, поліцейський повинен з'ясувати особу правопорушника та зафіксувати подію правопорушення за допомогою різноманітних технічних засобів та приладів. Всю цю інформацію необхідно зазначити в протоколі про адміністративне правопорушення, обов'язково зазначивши норму Кодексу України про адміністративні правопорушення, якою передбачено відповідальність за вчинене правопорушення.

На стадії порушення адміністративної справи також можуть застосовуватися заходи забезпечення провадження. Наприклад: адміністративне затримання, відсторонення від керування транспортним засобом, огляд на стан сп'яніння, особистий огляд, огляд речей, вилучення речей і документів, тощо.

На стадії розгляду справи по суті та винесення по ній постанови, залежно від виду провадження (загальне, або скорочене) ймовірними є два варіанти розгляду адміністративної справи. Перший варіант: розгляд справи проводиться судом, а отже, провадження, яке здійснюється поліцейськими, після складання та направлення протоколу до суду завершується. Другий варіант: розгляд справи відбувається органами Національної поліції.

Окремо слід звернути увагу на таку категорію справ, яка справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режиму. Ця категорія справ розглядається у порядку спрощеного провадження, особливістю якого є те, що протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанова у справі про адміністративне правопорушення виноситься без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності.

За загальним правилом, справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення. Однак, у випадку зі справами про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху вона також може розглядатися за місцем обліку транспортних засобів, або за місцем проживання порушників. Завершальним етапом другої стадії провадження є прийняття рішення по справі, яке оформлюється у вигляді постанови, яка згідно із статтею 285 Кодексу України про адміністративні правопорушення оголошується негайно після закінчення розгляду справи [3].

У випадку, якщо особа, яку притягують до адміністративної відповідальності, не погоджується з винесеною постановою, вона може її оскаржити. Тоді настає третя стадія провадження – перегляд справи у зв'язку з оскарженням постанови в справі. Звичайно, що не кожна постанова в адміністративній справі оскаржується, тому ця стадія є факультативною.

Останньою стадією провадження є виконання постанови, тобто реалізація адміністративного стягнення, що накладено на правопорушника. Тут також можливі два варіанти розвитку подій: 1) особа на яку накладено стягнення добровільно виконує його, тоді контроль за виконанням постанови покладається на органи Національної поліції; 2) виконання стягнення відбувається із залученням органів державної виконавчої служби, якщо особа відмовляється добровільно виконати стягнення.

У підсумку, варто сказати, що незважаючи на те, що науковцями накопичено значний обсяг різномітних наукових досліджень з процедури провадження в правах про адміністративні правопорушення, порядок притягнення осіб до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, досі породжує суперечливу правозастосовну практику. Так, поряд із загальним та спрощеним адміністративними провадженнями слід виокремлювати спеціальне провадження для справ про притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що зафіксовані в автоматичному режимі.

### **Список використаних джерел:**

1. Битяк О. В. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: Окремі питання. URL: [http://lsej.org.ua/12\\_2021/56.pdf](http://lsej.org.ua/12_2021/56.pdf)
2. Вегера Ю. В. Сутність, завдання і принципи адміністративного провадження у справах про порушення правил дорожнього руху в Україні. Прикарпатський юридичний вісник. 2015. № 3 (9). С. 141–144.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х (Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст.1122) URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10/conv#Text>

### **Парасюк Василь Михайлович**

*доцент кафедри теорії права, конституційного та приватного права Львівського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент*

## **ПОРЯДОК ТА ПРАВОВІ ПІДСТАВИ ВИЛУЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ ВІЙСЬКОВИХ ПОТРЕБ**

Через збройну агресію Росії в Україні 24 лютого 2022 року було введено воєнний стан. Згідно з Законом України «Про правовий режим воєнного стану», 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].

У зв'язку із запровадженням в Україні воєнного стану тимчасово можуть обмежуватися конституційні права і свободи людини та громадянина, передбачені статтями 30-34, 38, 39, 41-44, 53 Конституції України, а також впроваджуватися тимчасові обмеження прав і законних інтересів юридичних осіб.

В Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан, військове командування разом із військовими адміністраціями (у разі їх утворення) можуть самостійно або із залученням органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування запроваджувати та здійснювати в межах тимчасових обмежень конституційних прав і свобод людини і громадянина, а також прав і законних інтересів юридичних осіб, передбачених указом Президента України про введення воєнного стану [1].

Відповідно до ст. 21 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» підприємства, установи і організації зобов'язані надавати під час мобілізації будівлі, споруди, транспортні та інші матеріально-технічні засоби Збройним Силам України, іншим військовим формуванням, Оперативно-рятувальної службі цивільного захисту згідно з мобілізаційними планами з наступним відшкодуванням їх вартості в порядку, встановленому законом [2].

Порядок вилучення транспортних засобів для задоволення потреб Збройних Сил, та інших військових формувань й правоохоронних органів спеціального призначення під час мобілізації регулюється Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про військово-транспортний обов'язок» від 28.12.2000 року № 1921 (далі – Положення).

Дія цього Положення поширюється на центральні органи виконавчої влади, інші державні органи, місцеві держадміністрації, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, а також громадян – власників транспортних засобів.

Військово-транспортний обов'язок є складовою частиною мобілізаційної підготовки і мобілізації в державі та включає в себе проведення заходів, пов'язаних з військовим обліком, завчасною підготовкою, перевіркою готовності до передачі та передачею в особливий період транспортних засобів і техніки військовим формуванням.

Військово-транспортний обов'язок виконується: в мирний час – шляхом проведення заходів, пов'язаних з військовим обліком транспортних засобів і техніки та завчасним забезпеченням їх мобілізаційної готовності відповідно до визначених завдань; в особливий період – шляхом передачі підприємствами, установами та організаціями, а також громадянами транспортних засобів і техніки для задоволення потреб військових формувань відповідно до визначених завдань [3].

Крім того територіальні центри комплектування та соціальної підтримки та органи військового управління ведуть військовий облік транспортних засобів і техніки з метою планування передачі підприємствами, установами та організаціями транспортних засобів і техніки для задоволення потреб військових формувань на особливий період.

Завдання з підготовки до передачі та передачі транспортних засобів і техніки військовим формуванням встановлюються розпорядженнями місцевих держадміністрацій за поданням територіальних центрів комплектування та соціальної підтримки та доводяться до відома:

- ✓ керівників підприємств, установ та організацій у мирний час – через територіальні центри комплектування та соціальної підтримки шляхом вручення відповідних зведених нарядів;

- ✓ керівників підприємств, установ та організацій під час мобілізації – через територіальні центри комплектування та соціальної підтримки шляхом вручення відповідних часткових нарядів;

- ✓ громадян – власників транспортних засобів під час мобілізації у разі введення правового режиму воєнного стану – через територіальні центри комплектування та соціальної підтримки шляхом вручення часткових нарядів.

Частковий наряд – розпорядчий документ голови місцевої держадміністрації, в якому встановлено під час мобілізації для керівників підприємств, установ та організацій завдання з передачі військовим формуванням визначених транспортних засобів і техніки, а також порядок, пункти та строки передачі. Голова місцевої держадміністрації та керівник територіального центру комплектування та соціальної підтримки підписують частковий наряд і скріплюють підписи своїми печатками. Громадянам - власникам транспортних засобів частковий наряд надається у разі введення правового режиму воєнного стану [3].

Відповідно до вимог Закону України «Про мобілізацію та мобілізаційну підготовку» та Положення, на Кабінет Міністрів України покладається обов'язок визначати і затверджувати ліміти та норми безоплатного залучення, вилучення та примусового відчуження транспортних засобів і техніки на період мобілізації та у воєнний час.

З урахуванням визначених та затверджуваних лімітів та норм безоплатного вилучення, підготовка до передачі та передача керівниками підприємств, установ та організацій та громадянами належних їм транспортних засобів відбувається виключно на підставі часткового наряду, оформленого відповідно до Положення.

Тому вилучення під час мобілізації у підприємств, установ, організацій та громадян транспортних засобів та техніки на блок-постах чи в інших місцях є незаконним.

Вилучення під час мобілізації транспортних засобів і техніки оформляється відповідним актом приймання-передачі за формою, встановленою відповідно до Положення, в якому зазначається залишкова (балансова) вартість транспортного засобу або техніки, визначена відповідно до даних балансу підприємства, установи та організації, складеного на останню звітну дату (останній день кварталу (року) або інших даних.

Також, слід зазначити, що право на компенсацію шкоди, завданої транспортним засобам і техніці внаслідок їх залучення під час мобілізації, мають юридичні особи комунальної і приватної форми власності, транспортні засоби і техніка яких залучалися для задоволення потреб військових формувань під час мобілізації.

Компенсація шкоди, завданої транспортним засобам і техніці внаслідок їх залучення під час мобілізації, здійснюється за рахунок коштів державного бюджету протягом п'яти наступних бюджетних періодів після оголошення демобілізації та повернення транспортних засобів і техніки підприємствам, установам та організаціям.

У разі коли внаслідок залучення під час мобілізації транспортний засіб або техніка були знищені, їх власнику відшкодовується майнова шкода, визначена за результатами незалежної оцінки, проведеної відповідно до законодавства про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність, на дату проведення такої оцінки.

Транспортні засоби і техніка, які були знищені внаслідок їх залучення під час мобілізації, підлягають списанню з балансового обліку підприємств, установ та організацій на підставі наданих військовими формуваннями

документів, які підтверджують знищення таких транспортних засобів і техніки [3].

Підсумовуючи, потрібно звернути увагу на те, що навіть в умовах воєнного стану уповноважені на це посадові особи можуть здійснювати примусове вилучення транспортного засобу але з дотриманням певних правил, послідовністю дій та гарантії їх дотримання з боку держави.

Вилучення транспортного засобу допускається лише у виняткових випадках, за попереднім рішенням уповноважених на це осіб з подальшим відшкодуванням вартості та з чітким документальним оформленням. Без дотримання цих правил примусове вилучення транспортного засобу тягне за собою юридичну відповідальність. Вилучення транспортних засобів для воєнних потреб безпосередньо на блок-постах чи на дорозі під час переміщення є неможливим і незаконним.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>.

2. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21 жовтня 1993 року № 3543-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text>.

3. Про затвердження Положення про військово-транспортний обов'язок : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2000 року № 1921. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1921-2000-%D0%BF#Text>.

#### **Пилипенко Євгенія Олексіївна**

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

### **ОКРЕМІ ПИТАННЯ РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

Відповідно до ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12 травня 2015 року № 389-VIII, в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан, військове командування разом із військовими адміністраціями (у разі їх утворення) можуть самостійно або із залученням органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування встановлювати, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, особливий режим в'їзду і виїзду, обмежувати свободу пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також рух транспортних засобів [1]. На виконання вимог вищезазначеного Закону постановою Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 року № 1455 був затверджений порядок 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 [2].

Заходи здійснення контролю щодо забезпечення безпеки дорожнього руху у воєнний час здійснюються як на блокпостах, так і поза їх межами [3]. Відповідно до постанови 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 [2].

За визначенням, зазначеним у постанові Кабінету Міністрів України від 08 липня 2020 року № 573 «Питання запровадження та здійснення деяких заходів правового режиму воєнного стану», що затверджує порядок здійснення заходів під час запровадження комендантської години та встановлення спеціального режиму світломаскування в окремих місцевостях, де введено воєнний стан, блокпост характеризується як посилений контрольно-пропускний пункт, який тимчасово встановлюється на в'їзді/виїзді (вході/виході) на територію/з території, де введено воєнний стан та запроваджено комендантську годину, 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 блокпосту [3].

На блокпостах відносно водіїв, транспортних засобів якими вони керують, вантажів здійснюються такі заходи контролю: перевірка документів, що посвідчують особу, підтверджують громадянство України чи спеціальний статус особи; перевірка документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу (документів на транспортний засіб, документів на вантаж, дорожнього листа тощо); проведення огляду транспортного засобу та вантажу (товару) щодо відповідності документам на вантаж (товар); затримання осіб, транспортних засобів, вантажу (товару), проведення їх огляду та передачу їх уповноваженим представникам правоохоронних органів; тимчасове обмеження (заборону) руху транспортних засобів та осіб.

Разом з тим, поза межами блокпостів заходи контролю у сфері дорожнього руху охоплюють: виявлення порушення встановленого порядку переміщення осіб, транспортних засобів, вантажів (товарів) на територію, де встановлено особливий режим; затримання осіб, транспортних засобів, вантажу (товару), проведення їх огляду та передачу їх уповноваженим представникам правоохоронних органів [3].

Особливим питанням щодо керування транспортними засобами у воєнний період є можливість руху саме під час комендантської години, яка запроваджується лише за наявності реальної загрози життю і безпеці осіб, інтересам суспільства або держави, а також для забезпечення громадського порядку. Визначаються час, протягом якого діють комендантська година, межі території їх запровадження, способи здійснення заходів щодо підтримання правопорядку, порядок руху залізничного, автомобільного, морського, річкового, повітряного транспорту, порядок створення, функціонування і місцезнаходження комендатури та її склад [3]. На території, де запроваджено комендантську годину, забороняється перебування у визначений період доби на вулицях та в інших громадських місцях осіб без виданих перепусток, а також рух транспортних засобів. Дозволяється перебування у визначений період доби на вулицях та в інших громадських місцях, де запроваджено комендантську годину, без виданих перепусток особам та рух транспортних засобів Збройних Сил, Держспецтрансслужби, Національної гвардії, Держприкордонслужби, Національної поліції, Служби безпеки України, Державної фіскальної служби, Державної міграційної служби, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, які залучаються до здійснення заходів під час запровадження комендантської години, транспортним засобам спеціалізованого призначення, які виконують невідкладне службове завдання, за умови ввімкнення спеціальних світлових сигнальних пристроїв. Під час комендантської години в'їзд/виїзд (вхід/вихід) на територію/з території, де запроваджено комендантську годину, здійснюється лише через визначені комендатурою блокпости [3].

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Дата оновлення: 27.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення 10.05.2022).
2. 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 10.05.2022).
3. Питання запровадження та здійснення деяких заходів правового режиму воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.07.2020 р. № 573. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/573-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення 10.05.2022).

## **Погорілий Олександр Вікторович**

*заступник начальника Головного сервісного центру МВС України з питань впровадження цифрових інновацій*

### **НОВОВВЕДЕННЯ СЕРВІСНИХ ЦЕНТРІВ МВС ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Нещодавно Кабінетом Міністрів України та Міністерством внутрішніх справ прийнято ряд нормативних документів, що регламентують окремі питання забезпечення дорожнього руху:

1. Постановою Кабінету Міністрів України 10 травня 2022 року № 584 «Про навчання водіїв та державну реєстрацію транспортних засобів у період воєнного стану в Україні» 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 В, С1, С, С1Е, СЕ. 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 В, С1Е, СЕ 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 В, С1, С, С1Е, СЕ 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.

2. Постановою Кабінету Міністрів України від 10 травня 2022 року № 601 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань теоретичної та практичної підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів» запроваджується розділення навчання в автошколі (навчальному закладі) на два окремих етапи:

теоретичної підготовки, за результатами якої заклад видаватиме слухачу Свідоцтво про закінчення теоретичної підготовки, яке буде дійсне протягом року;

практичного керування транспортним засобом, за результатами якого заклад видаватиме слухачу Свідоцтво про закінчення практичної підготовки, яке буде дійсне протягом двох років.

При цьому допуск до навчання з практичного керування транспортними засобами здійснюється тільки після успішно складеного теоретичного іспиту в

територіальному сервісному центрі МВС – таким чином на вуличну мережу допускається кандидат у водії, який повністю опанував теоретичний матеріал (ПДР, етика водіння, медичне забезпечення та інше), що є запорукою його безпечної та свідомої поведінки на дорозі.

Складання теоретичного та практичного іспитів в територіальному сервісному центрі МВС здійснюватиметься окремо після закінчення в навчальному закладі відповідно теоретичної та практичної підготовки – у такий спосіб зменшуються корупційні ризики, оскільки стане неможливим отримати посвідчення водія за один день (зараз можна скласти теоретичний та практичний іспити та отримати посвідчення водія за один день).

Також стає можливим складати теоретичний та практичний іспити в різних територіальних сервісних центрах МВС.

Зазначеними нововведеннями особам, які бажають отримати посвідчення водія, надається право вибору/зміни автошколи на кожному з двох етапів – за бажанням особи практична підготовка може здійснюватися у будь-якому закладі незалежно від того, в якому закладі така особа пройшла теоретичну підготовку (зараз теоретичне та практичне навчання проходить виключно в одній автошколі).

Зазначеним нормативним актом скасовується внутрішній теоретичний іспит в закладі (автошколі) після проходження теоретичної підготовки, складатиметься виключно внутрішній практичний іспит після завершення практичної підготовки (зараз слухач (кандидат у водії) для отримання Свідоцтва про закінчення навчального закладу з підготовки та перепідготовки водіїв повинен складати в автошколі два внутрішніх іспити – з теорії та практики).

Також регламентується можливість видачі посвідчення водія та складання іспитів в будь-якому сервісному центрі МВС особам, у яких закінчився термін позбавлення права керування (наразі така особа складає іспити на отримання посвідчення водія після позбавлення права керування в сервісному центрі МВС за місцем реєстрації).

3. Наказом МВС від 17 березня 2022 року № 194 «Про продовження строку дії документів щодо дорожнього перевезення небезпечних вантажів під час дії воєнного стану в Україні», який зареєстровано в Міністерстві юстиції України 18 березня 2022 р. за № 338/37674, продовжено строк дії свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення визначених небезпечних вантажів та ДОПНВ-свідоцтв про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, на період дії воєнного стану в Україні та протягом дев'яноста днів з дня його припинення або скасування в Україні.

Також забезпечено роботу регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС (ТСЦ МВС) у частині видачі свідоцтв про допущення ТЗ до перевезення визначених небезпечних вантажів, свідоцтв ДОПНВ про підготовку водія та свідоцтв про підготовку уповноваженого на безпечних територіях, де немає активних бойових дій. Налагоджено роботу стосовно проведення навчання водіїв, що перевозять небезпечні вантажі та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів в центрах спеціального навчання, які мають можливість здійснювати навчальний процес.

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 (далі – Тестові питання), 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».

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.

#### **Список використаних джерел:**

1. 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://www.kmu.gov.ua/npas/pro-navchannya-vodiyiv-ta-derzhavnu-reyestraciyu-transportnih-zasobiv-u-period-voyennogo-stanu-v-ukrayini-584-100522> (дата звернення 20.05.2022).

2. 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://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennya-zmin-do-deyakh-postanov-kabinetu-ministriv-ukrayini-601-100522> (дата звернення 20.05.2022).

3. Про продовження строку дії документів щодо дорожнього перевезення небезпечних вантажів під час дії воєнного стану в Україні : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 17.03.2022 року № 194. *Офіційний вісник України*. 2022. № 22. С. 158. Стаття 1196. Код акта 110432/2022.

**Поліванов Олександр Геннадійович**

*ад'юнкта кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки Національного університету цивільного захисту України*

## **НЕОБХІДНІСТЬ ВСТАНОВЛЕННЯ ДОРОЖНІХ ЗНАКІВ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

На територію нашої країни 24 лютого вторгся ворог. У зв'язку з цим на всій території України введений воєнний стан. На вулицях міст та сел з'явилися блок пости. Вони спричиняють затори на виїздах з великих міст, ускладнюють логістику торговельним, гуманітарним та військовим перевезенням вантажів. Чи потрібні вони в кожному місті чи селі? Це питання для живої дискусії.

Існує проблема бездумного перегородження доріг бетонними блоками та іншими загородженнями, навіть там де немає блок посту:



*рис. 1.*

Деякі з цих «перешкод» встановлюються в місцях з обмеженою видимістю (на мостах, за «гострими» поворотами т.п.), що призводить до ДТП водіями котрі не знали про них та не встигли зреагувати:



*Рис. 2*



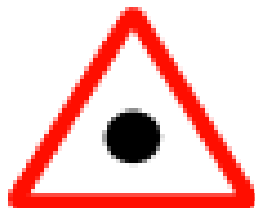
*Рис. 3*

Для того щоб зменшити ймовірність ДТП на цих ділянках доріг необхідно заздалегідь встановлювати дорожні знаки. Наприклад:



*Рис. 4*

**«Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)».** Ділянка дороги у місці, де геометричні параметри проїзної частини, радіуси вертикальних і горизонтальних кривих тощо не відповідають вимогам будівельних норм.



*Рис. 5*

**«Місце (ділянка) концентрації дорожньо-транспортних пригод».** Місце або ділянка концентрації дорожньо-транспортних пригод, визначені у встановленому порядку [1].

**Список використаних джерел:**

1. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (дата оновлення: 16 лютого 2022 року). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

**Приходько Вадим Іванович**

*старший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

**ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЗАКОНОДАВЧОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану не стала менш актуальною. Особливої важливості набувають заходи, які допоможуть врятувати життя цивільних, зокрема на територіях де відбуваються бойові дії.

Україна, порівняно з країнами Європейського Союзу, має надзвичайно низькі показники забезпечення безпеки дорожнього руху, що у свою чергу, призводить до значних людських та економічних втрат через смертність та травматизм на дорогах. У зв'язку з цим надзвичайно важливого значення набуває пошук нових моделей державного управління в сфері регулювання безпеки дорожнього руху в Україні зокрема в умовах воєнного стану з метою

удосконалення правової, організаційної та економічної основи діяльності щодо зниження рівня транспортного травматизму.

В умовах воєнного стану, обов'язковою умовою реалізації завдань державної політики у сфері безпеки дорожнього руху й, водночас, головною запорукою її ефективності є якісне правове забезпечення.

Характеризуючи законодавче забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно наголосити, що першоджерелом та основоположним нормативно-правовим актом, що регулює загальні засади будь-якої сфери суспільного життя в Україні, безперечно слід вважати Конституцію України [1], яка є найважливішим нормативним документом Української держави та невід'ємною складовою сучасної законодавчої системи, що закріплює основоположні аспекти функціонування країни.

Наразі суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху в Україні складає широке коло законодавчих актів, серед яких Закони України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», тощо.

Ефективна відсіч російським загарбникам під час широкомасштабного вторгнення РФ на територію нашої країни значною мірою залежить від здатності вітчизняного транспорту оперативно здійснювати всі види перевезень у необхідних обсягах задля задоволення потреб Збройних сил України та інших утворених відповідно до законів України військових формувань, національної економіки та цивільного населення [2].

З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування безпеки дорожнього руху в Україні органи державної влади на період дії правового режиму воєнного стану змушені змінювати деякі правила і закони для пришвидшення певних процесів. Тимчасові зміни торкнулися і правил дорожнього руху, а саме [3]:

#### 1. Заборона на використання відео реєстраторів.

Для уникнення розголошення інформації противнику про переміщення військових сил України та хід виконання завдань Збройних сил України водіям авто та мототранспорту заборонили використовувати відеореєстратори. Дана заборона діє в усіх регіонах країни, а не лише там, де ведуться активні бойові дії.

#### 2. Нові правила керування вантажівками.

Наразі керувати вантажівками (транспортні засоби категорій С та С1) мають право також і водії, які мають посвідчення категорії В.

#### 3. Дозволено їздити з протермінованим посвідченням водія.

Водії мають право використовувати протерміновані водійські посвідчення (в паперовому або електронному вигляді) на території країни.

4. Скасовано медичну довідку та проходження іспиту під час заміни водійського посвідчення.



На період дії воєнного стану скасовано необхідність отримання медичної довідки щодо придатності до керування автотранспортом та проходження іспитів під час заміни чи втрати водійського посвідчення.

Війна не означає припинення дорожнього руху. Навпаки – у західних регіонах України ми можемо бачити різке збільшення руху автомобілів і величезні корки на в'їздах до міст. Тому за умов війни особливого значення набуває організованість на дорозі задля мобільності у перевезенні людей та вантажів [4].

Отже, система регулювання безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану має враховувати ситуацію та бути адаптованою до поточних умов в залежності від рівня безпеки кожного регіону. Різні території зазнали різного впливу війни. Заходи з безпеки дорожнього руху, що були актуальні в мирний час можуть бути складними для виконання на відносно мирних територіях, а в умовах бойових дій, взагалі неможливими. Однак, не дивлячись період дії воєнного стану варто констатувати, що рівень забезпечення безпеки дорожнього руху та законодавче регулювання залишає бажати кращого через невтішні статистичні показники транспортного травматизму.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конституція України від 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

2. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>. – Назва з екрана. Дата публікації: 13.04.2021 (дата звернення: 14.05.2022).

3. Нововведення для водіїв під час війни: які правила діють. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/novovvedennya-dlya-vodiyiv-pid-chas-viyni-yaki-pravila-diyut-2034166.html> – Назва з екрана. Дата публікації: 11.04.2021 (дата звернення: 14.05.2022).

4. Статистика ДТП під час війни. [Електронний ресурс] / Кампанія «За безпечні дороги» // Facebook. URL: <https://www.facebook.com/saferoadsua>. Назва з екрана. Дата публікації: 15.03.2021 (дата звернення: 11.05.2021).

## **Пруненко Дмитро Олександрович**

*доцент кафедри транспортних систем і логістики Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова, доктор економічних наук, доцент*

## **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*

## **ЧИННИКИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Вже багато років проблема безпеки дорожнього руху, зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, аварійності та дорожнього травматизму є чи не однією із найважливіших проблем для України і вже із рангу дорожньої статистики перейшла в площину національної безпеки. Адже з року в рік ці показники недопустимо високі, а Україна знаходиться серед лідерів за показником смертності на дорогах. Через дорожньо-транспортні пригоди наша країна нині втрачає у вісім разів більше людей, ніж західноєвропейські країни.

З 24 лютого 2022 р. наша країна зазнає найбільшого горя, знаходячись під атаками найлютішого ворога. Умови в яких функціонує транспортна система України, безумовно, можна охарактеризувати як надзвичайно складні. Агресія Російської Федерації впливає на усі складові транспортного процесу нашої країни що вимагає негайних рішень в правовому полі.

Рішення прийняті під впливом надзвичайних обставин в першу чергу спрямовані на забезпечення функціонування транспортного сектору України. І вони виконують покладені на них сподівання!

Однак, вважаємо за доцільне, розглянути вплив деяких рішень на безпеку дорожнього руху на дорогах загального використання, тобто на автомобільному транспорті.

З початком введення воєнного стану в Україні повсюди перестали фіксувати порушення швидкісного режиму, особливо в зонах бойових дій. Були відключені камери фото і відео фіксації порушень ПДР по всій Україні, що почало призводити до дуже істотних наслідків дорожньо-транспортних пригод, особливо у регіонах, що не зазнали руйнівного впливу, інтенсивність автомобільного руху не тільки утримується, а і посилюється за рахунок людського відтоку з областей, де ведуться активні бойові дії або утворилися загрозливі, нестерпні умови для життя. Тому протягом перших чисел травня прийнято рішення про відновлення фіксації порушення швидкісного режиму шляхом включення камер фото і відео фіксації порушень ПДР на тій території України, де це можливо.

Наступний чинник – це те, що за офіційними даними МВС України, на автотрасі нашої держави з 25.01.2022 вийшли перші патрулі-невидимки, які водії поміж собою називають «авто-фантомами», основним завданням останніх

є запобігання правопорушенням та можливим негативним наслідкам на дорозі [1]. Діяльність «авто-фантомів», як це впливає зі змісту зазначеного вище закону, є негласною. Тому необхідно більш чіткіше вписати порядок їх використання або не застосовувати їх. Інакше ми можемо отримати відповідні рішення Європейського суду з прав людини.

Під впливом агресії Росії проблема поповнення парку автомобільного транспорту набула першочергової актуальності в сучасних умовах. Тому відповідно до сучасних вимог були прийняті постанови Кабінету Міністрів України № 19 від 04.03.2022 [2] і № 273 від 13.03.2022 [3]. Цими постановами чітко визначено, що такий особливий порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів буде діяти лише протягом терміну дії військового стану, а після його скасування необхідно протягом 90 днів здійснити усі дії відповідно до чинного законодавства. Розраховуємо, що таким чином дійсно повинно відбутися збільшення кількісного і якісного складу автотранспорту в нашій країні.

Тому виглядає дуже дивною ініціатива народного депутата Гетманцева Д. О. [4], щодо відміни пільгового ввезення автомобільного транспорту. В пояснювальній записці він мотивує це тим, що за перший тиждень ввезено 3000 автомобілів. Вважаю, що необхідно цю практику продовжувати і вважати за доцільне збільшення парку автомобілів. Тому що важко сказати, скільки росіяни на сьогодні знищили і скільки ще знищать на території України автомобілів та інших транспортних засобів. Інша річ, що після перемоги і закінчення дії військового стану, необхідно буде провести перереєстрацію всього транспортного парку, щоб ми дійсно мали уявлення про кількість і якість транспортного парку країни. Тому що нам необхідно відновлювати автотранспортного парку, який істотно постраждав і мабуть ще постраждає від рук російського агресора.

Хоча мабуть приймаючи перелічені законопроекти [2; 3], необхідно було чіткіше визначити, які транспортні засоби ми хотіли в першу чергу отримати, щоб поповнити транспортні засоби для супротиву російській агресії. Тому що така невизначеність призвела до того, що офіційно з 9 квітня по 15 травня за пільговими умовами було ввезено 76,5 тисяч автомобілів, в першу чергу преміум класу. Бюджет країни недоотримав за митні платежі 8,5 млрд. гривень.

Тому зараз у Висновку Комітету Верховної Ради України з питань фінансів, податкової та митної політики 29 квітня 2022 р. на даний проект Закону чітко визначено залишити режим звільнення від оподаткування податком на додану вартість, акцизним податком для операцій з ввезення на митну територію України позашляховиків повнопривідних (4WD, 4x4, AWD) року випуску до 2017 року [4]. В цілому таке поповнення автомобільного парку призведе до збільшення автотранспортних пригод на дорогах України.

Ще до початку воєнного стану в Україні існувало досить багато різноманітних махінацій у процесі отримання водійських посвідчень, які призводять до того, що на дороги виїжджають невідготовлені водії, чії дії

можуть нести загрозу життю та здоров'ю учасників дорожнього руху. Зниження корумпованості в системі навчання, підвищення його якості на сьогодні є актуальним завданням, оскільки його досягнення має відіграти важливу роль у підвищенні безпеки на дорозі та зниженні дорожньо-транспортних пригод.

Тому можна вважати доцільним введення в дію постанови Кабінету Міністрів України [5], яка дозволяє отримання водійських посвідчень особам за спрощеною процедурою. Однак, ми маємо непоодинокі випадки коли в місцевостях де відбуваються активні бойові дії сідають за кермо особи, які зовсім не проходили підготовки. Це обумовлено, насамперед, питаннями забезпечення порятунку самих осіб і осіб, що їх оточують. Слід також зауважити, що при перетинанні блокпостів в місцевостях, наближених до лінії зіткнення, військовослужбовці не перевіряють наявності посвідчення водія. Їх насамперед турбує наявність документів, що посвідчують особу водія і пасажирів. Тому вважаємо за доцільне доповнити цю постанову дозволом кермувати транспортними засобами водіями без водійських посвідчень в супереч п. а) пункту 2.1 ПДР України.

В умовах, коли кількість блокпостів на дорогах України зменшується, з урахуванням без пекових потреб воєнного стану для забезпечення ефективних пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом, на нашу думку, слід дозволити, а на територіях віддалених від лінії зіткнення і зобов'язати, бійців на блокпостах здійснювати перевірку наявності посвідчень у водіїв, що перетинають їх.

Перевірка наявності посвідчення водія повинно нагадати водіям про повагу до правил дорожнього руху. Як зазначалося раніш, умови функціонування транспортної мережі в умовах воєнного стану є край складними, однак, на нашу думку, перевірка наявності посвідчення водія на блокпостах не потребує багато часу, але психологічний ефект нагадування водієві про існування і сталу роботу правил дорожнього руху допоможе, навіть водію в стресовому стані, опанувати себе та згадати про вимоги правил дорожнього руху, виконання яких забезпечить безпеку водію та іншим учасникам дорожнього руху.

Ми зупинилися на найбільш значущих чинниках безпеки дорожнього руху.

### **Список використаних джерел:**

1. Поліцейські автомобілі «фантоми» розпочнуть стежити за порядком уже цього тижня. Урядовий кур'єр. 2022. 28 січня. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/news/policejskiavtomobili-fantomi-rozpochnut-stezhiti-/>

2. Про внесення змін до порядків, затверджених постановами Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 і від 11 листопада 2009 р. № 1200 : Постанова Кабінету Міністрів України № 190 від 04.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/190-2022-%D0%BF#n9>.

3. Про внесення змін до пункту 16 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і

моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова Кабінету Міністрів України № 273 від 13.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273-2022-%D0%BF#n2>.

4. Проект Закону України про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів України щодо окремих податків і зборів у період воєнного, надзвичайного стану № 7311 від 24.04.2022. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39493>.

5. 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 від 25 березня 2022 р. № 360. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/360-2022-%D0%BF#Text>

### **Рейцен Євген Олександрович**

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

### **Кучеренко Наталія Миколаївна**

*старший викладач кафедри геоінформатики і фотограмметрії Київського національного університету будівництва і архітектури*

## **МІСТОБУДІВНІ МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ МІСЬКОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

Вже декілька років поспіль Донецький державний університет внутрішніх справ проводить науково-практичні конференції з питань підвищення безпеки дорожнього руху в містах України, залучаючи до цього відповідні організації (Український НДІ медицини транспорту МОЗ України, Міжнародний благодійний фонд допомоги постраждалим внаслідок ДТП та ін.) і відомих вчених і фахівців з цих питань.

Останні роки міжнародні конференції з питань підвищення безпеки дорожнього руху в Україні стали проводити ВНЗ Києва, Львова, Харкова, Одеси, а також ВНЗ інших країн.

З'ясувалося, що саме в зонах розташування ВНЗ у містах підвищується кількість ДТП, причини яких вивчаються [1; 2].

На цю проблему в умовах воєнного стану звернула увагу на Міжнародній конференції у Швеції Шепілова Л. М., зробивши доповідь на тему: «Трансформація економічної складової в системі забезпечення національної безпеки в умовах повномасштабної війни Росії проти України» [3].

Ще на початку війни за даними ВООЗ дорожньо-транспортний травматизм був однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами у 2030 р. ДТП можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі. У зв'язку з цим Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню і здійсненню стратегічних заходів щодо безпеки дорожнього

руху. Зокрема Генеральна асамблея ООН 02.03.2010 р. прийняла резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів і до реалізації якої підключилась Україна. Резолюцією 2011-2020 рр. проголошені Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху [4].

З 1975 р. у КНУБА діє факультет підвищення кваліфікації працівників ДАІ і нещодавно до ректора КНУБА звернулось КП «Центр організації дорожнього руху у Києві» (при Управління Національної поліції Києва) провести цикл семінарів з підвищення кваліфікації працівників з таких питань:

1. Наукові напрацювання щодо порядку визначення місць концентрації ДТП на ВДМ Києва, порядку їх обстеження, розроблення заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху в таких місцях, оцінка ефективності реалізації таких заходів.

2. Організація безпеки дорожнього руху в провідних країнах світу.

3. Проблеми забезпечення безпеки пішохідного руху в м. Києві.

4. Макро- і мікромоделювання транспортних потоків у населених пунктах.

Ми бачимо, що вони пов'язані з питаннями даної конференції. При цьому важливими є міжнародні та національні аспекти медичного забезпечення в сфері безпеки дорожнього руху [5].

На сьогодні в зонах ВНЗ, які переїхали з окупованих територій, чи створені нещодавно, кількість ДТП підвищується. Аналізуючи їх причини, треба зазначити, що потрібна трансформація законодавчих і нормативних актів України з цих питань.

Особливо це стосується розміщення блок-постів у містах і приміських зонах, які виникли під час війни і стали місцями концентрації ДТП. Ці блок-пости повинні розміщуватись згідно з інструкціями (чи розділами ДБН), яких поки не існує. За їх встановлення наразі відповідають мери міст і ОТГ в тих місцях, де виникла така необхідність.

Слід звернути увагу на закордонний досвід класифікації і реконструкції магістралей з цими цілями, наприклад у США [6].

В Україні також почалося відновлення будівель старої забудови [7] і проектується сучасні офісно-житлові комплекси, ініціатором створення яких виступила Національна академія внутрішніх справ України (рис. 1) [8], функції генеральної проектною організації виконує будівельна фірма «АЛЬФА-СЕРВІС». Крім житлових будинків проектом передбачене будівництво 10-поверхового офісно-готельного комплексу з дворівневим паркінгом на 452 автомобілі, а також гостьового паркінгу і стоянки.



Рис. 1. Проект офісно-житлового комплексу у м. Києві

### **Висновки.**

1. Необхідно затвердити нормативи з проектування КСОДР (комплексних схем організації дорожнього руху), в яких ввести розділ з реконструкції місць концентрації ДТП при введенні воєнного стану.

Ще до 2012 р. Донецькою академією автомобільного транспорту (ДААТ) спільно з КНУБА були розроблені нормативи з проектування КСОДР які були спочатку включені до плану видання Мінрегіону, а потім виключені із-за нестачі коштів.

2. Блок-пости стали місцями концентрації ДТП і місцями заторів, які впливають на пропускну спроможність ВДМ.

3. Для вирішення проблеми підвищення безпеки дорожнього руху при введенні воєнного стану застосувати системний підхід, який передбачає проведення аудиту об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури [9].

Вперше аудит з'явився у 80-х роках ХХ ст. у Великобританії на основі розвитку методів розслідування ДТП і практики їх усунення, послідовних змін законодавства і нормування. На сьогодні аудит застосовують у Великобританії, Новій Зеландії, Австралії, Канаді, Нідерландах, США.

Причиною появи аудиту є пошук відповіді на питання, чому дотримання норм і стандартів не гарантує відсутність ДТП? *Відповідь:* Стандарти базуються на законах фізики і встановлюють оптимальні параметри і відношення фізичних тіл, що взаємодіють в системі дорожнього руху.

Сфера застосування аудиту безпеки: взаємодія факторів Л – Д (людина – дорога). Майже 1/3 ДТП знаходиться за рамками стандартів і найменше вивчена сфера в розумінні механічної аварійності на відміну від факторів: Л – А (людина – автомобіль) – дизайн автомобіля; А–Д (автомобіль – дорога) – стандарт дорожньої галузі. Взаємодія факторів Л–Д – це сфера для застосування аудиту (рис. 2).

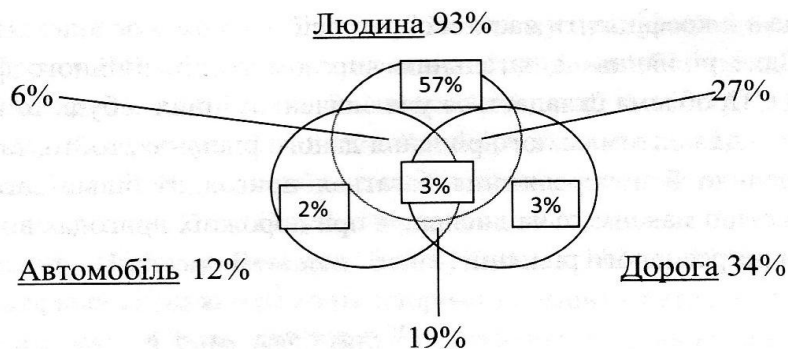


Рис. 2. Взаємодія факторів Людина – Дорога

### Список використаних джерел:

1. Кучеренко Н. М. Містобудівні заходи з підвищення безпеки руху транспорту і пішоходів в зонах розташування вищих навчальних закладів / Н. М. Кучеренко, Б. І. Денисюк, Є. О. Рейцен // Modern research in world science. Proceedings of the 1st International scientific and practical conference. SPC "Sci-conf.com.ua". Lviv, Ukraine. 2022. Pp. 456-464. URL: <https://sci-conf.com.ua/i-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-modern-research-in-world-science-17-19-aprelya-2022-goda-lvov-ukraina-arhiv/>.
2. Рейцен Є. О. Моделювання пішохідних потоків у містах / Є. О. Рейцен, Н. М. Кучеренко // Modern research in world science. Proceedings of the 2nd International scientific and practical conference. SPC "Sci-conf.com.ua". Lviv, Ukraine. 2022. Pp. 512-521. URL: <https://sci-conf.com.ua/ii-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-modern-research-in-world-science-15-17-maya-2022-goda-lvov-ukraina-arhiv/>.
3. Шепілова Л. М. Трансформація економічної складової в системі забезпечення національної безпеки в умовах повномасштабної війни Росії проти України / Л. М. Шепілова // Modern science: innovations and prospects. Proceedings of the 7th International scientific and practical conference. SSPG Publish. Stockholm, Sweden. 2022. Pp. 233-236. URL: <https://sci-conf.com.ua/vii-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-modern-science-innovations-and-prospects-3-5-aprelya-2022-goda-stokholm-shvetsiya-arhiv/>.
4. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 г. // Транспорт, 2017. – № 7 (967). – С. 13. <https://journals.ua/reader/21155.html?list=1>
5. МОЗ України. ДП Український науково-дослідний інститут медицини транспорту МОЗ України. Міжнародні та національні аспекти медичного забезпечення в сфері безпеки дорожнього руху. – Київ, 2017. – 56 с.
6. National Association of City Transportation Officials. – New York. – 35 P. [www.nacto.org](http://www.nacto.org)
7. Ремінець Г. М. Відновлення будівель старої забудови у Києві / Г. М. Ремінець // Будівництво України, 2003. – № 3. – С. 35-37.
8. Бойко Н. Современный офисно-жилой комплекс / Н. Бойко // Строительство & реконструкция, 2005. – № 3. – С. 57. [www.stroyrec.com.ua](http://www.stroyrec.com.ua)
9. Рейцен Є. О. Системний аудит об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури / Є. О. Рейцен, О. Т. Смоляренко // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 56. – С. 109-119.



**Сахно Артем Петрович**

*доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2  
Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних  
наук, старший науковий співробітник*

## **РОТАЦІЯ КЕРІВНИКІВ ПОЛІЦІЇ ДЕЯКИХ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН ЯК НАПРЯМОК ЗНИЖЕННЯ РІВНЯ КОРУПЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Доволі цікавим та корисним для формування адміністративно-правового інституту ротації керівного складу Національної поліції України представляється досвід країн далекого зарубіжжя, таких як Федеративна Республіка Німеччина, Китайська Народна Республіка, Королівство Японія тощо.

Зокрема, головна мета проведення ротації керівних кадрів у поліції Німеччини полягає у запобіганні корупції в службовій діяльності поліцейських. Загалом, аналіз нормативно-правового забезпечення інституту ротації державних службовців свідчить про його яскраво виражену антикорупційну складову. Правовими актами передбачено проведення ротації керівників поліції, які заміщують посади, найбільш схильні до корупції, з періодичністю не більше п'яти років.

За словами В. Сокурєнка, ротація виступає тим механізмом, за допомогою якого «досвідчений керівник, зацікавлений у фаховому розвитку співробітників, повинен чуйно уловити період спаду ділової активності співробітника, допомогти йому перебороти розчарування при невідповідності бажаного і дійсного, а також під час втрати фахової зацікавленості на своїй ділянці роботи» [1, с. 39].

Слід зазначити, що в Міністерстві внутрішніх справ Німеччини застосування ротації керівників має необмежений характер, за результатами якої державного службовця можуть відправити протягом 3-4 років у будь-яку адміністративно-територіальну одиницю країни та світу.

На підставі проведених у країні практичних дослідів у сфері кадрового забезпечення було встановлено, що рівень корупції має тенденцію до суттєвого скорочення за умови проведення систематичної ротації керівних кадрів. За інформацією німецьких дослідників, головні чинники, які впливають на зниження рівня корупціогенності, полягають у тому, що: а) знижується вірогідність систематичних зустрічей державного службовця із приватними особами, які мають намір щодо вирішення власних питань корупційним шляхом; б) зниження корупційної активності приватних осіб, у зв'язку із постійним оновленням штату державних службовців [2, с. 51].

У Китайській народній республіці механізм ротації врегульовано на законодавчому рівні з 1993 року, з прийняттям Постійним бюро Держради КНР рішення про систематичне здійснення ротації для керівників правоохоронних органів не рідше, ніж один раз на п'ять років.

Базовим документом у сфері держслужби в КНР є «Тимчасове положення про державних службовців», введене в дію Постановою Держради КНР №125

від 14 серпня 1993 року. У листопаді того ж року вищевказаний орган державної влади оприлюднив Директиву № 78 «Про правила запровадження системи держслужбовців». На основі актів Уряду КНР відповідні рішення були також прийняті Оргвідділом ЦК КПК і Міністерством кадрів КНР [3, с. 96-97].

Ротація державних службовців здійснюється всередині державних адміністративних установ, а також із залученням працівників інших установ, підприємств та організацій. Ротація включає переводи на інші посади, переміщення за посадою, призначення на зміну посад і «відрядження для гарту» (направлення державних службовців на певний час в низові установи, підприємства або практичні організації для заміщення певних посад зі збереженням їх у штаті своїх установ) [3, с. 108-109].

Ротація, запроваджена у правоохоронній системі КНР, як правило, має міжрегіональний характер, коли керівники південних, більш розвинених економічних регіонів, направляються до менш розвинених центральних та північно-східних адміністративно-територіальних одиниць. Разом з цим, характерною особливістю ротації в Китаї виступає її міжвідомчий характер, який дає змогу використовувати керівників одних правоохоронних відомств, на керівних посадах в інших органах охорони правопорядку, з обов'язковим дотриманням процедури перепідготовки.

У країнах з низьким рівнем корупції ротація безпосередньо пов'язана з інститутом кадрового резерву, що дозволяє здійснювати планову ротацію, переміщення з керівних посад в територіальних органах на посади в центральних апаратах відомств, і в зворотному напрямку.

За твердженням В. М. Олуйка, на державній службі Японії, так само як і в більшості установ і підприємств країни, діє специфічна система «довічного найму». Ця система передбачає тривалу (аж до відходу на пенсію) службу за наймом в одній організації. Його посада і розмір платні ставляться в пряму залежність від тривалості безперервного стажу. Наприклад, при інших рівних умовах чиновнику треба пропрацювати в одному державному відомстві 15-20 років, щоб досягти посади начальника секції, і близько 30 років, щоб отримати посаду начальника департаменту. Вказана система визначає практичну відсутність міжвідомчої мобільності чиновників, що стало однією з найбільш характерних рис державної служби в Японії. У той же час, особливістю є часті, кожні два-три роки, переміщення чиновників в середині їх відомства [3, с. 88-89].

Як правило, переміщення державних службовців в Японії, в тому числі й керівників поліції, здійснюється без їхньої згоди кожні 3-4 роки. Виняток складають випадки, пов'язані із переміщенням, яке супроводжується зміною місця проживання.

На рівні місцевої поліції має місце розповсюджена практика призначення керівників поліції на «ротаційні» посади, з подальшим їх поверненням через певний проміжок часу на «основні», попередні місця несення служби. Уявляється, що головний недолік вищенаведеної практики переміщення керівників поліції полягає у фактичному набутті «ротаційними» посадами статусу «прохідних». Також, невирішеним залишається питання щодо неможливості просування по службі з вищевказаних посад, адже їх основною

ознакою слугує постійна зміщуваність.

Отже, аналіз організаційно-правового забезпечення ротації керівних кадрів у поліцейських відомствах країн далекого зарубіжжя дозволив здійснити декілька узагальнень:

- ротація кадрів поліції виступає обов'язковим універсальним інститутом кадрової політики країн далекого зарубіжжя;

- мета ротації має багатовекторний характер та полягає у запобіганні корупції, підвищенні професійного рівня працівників поліції, упорядкуванні штатів;

- ротація має вертикальну й горизонтальну структуру. У першому випадку керівники поліції можуть направлятися на вищестоячі або нижчестоячі посади у ті ж самі, або інші органи поліції, а в другому – на рівнозначні посади за аналогічною схемою;

- міжрегіональний характер ротації дозволяє переміщати керівників поліції у підрозділи, розташовані в іншій місцевості, причому, у деяких випадках згода керівника поліції на перепризначення не потрібна. Обов'язкова ротація передбачається, як правило, відносно службовців, що заміщають посади, найбільш наближені до корупції, а не тільки керівні посади;

- терміни ротації кадрів в країнах далекого зарубіжжя різні, але найбільш часто встановлюється п'ятирічний термін заміщення керівниками поліції однієї й тієї ж посади.

#### **Список використаних джерел:**

1. Управління органами Національної поліції України : підручник / за заг. ред. д-ра юрид. наук, доц. В. В. Сокурєнка ; [О. М. Бандурка, О. І. Безпалова, О. В. Джафарова та ін. ; передм. В. В. Сокурєнка] ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. – Харків: Стильна типографія, 2017. 580 с.

2. Кобец П. Н. Международный опыт предупреждения и пресечения коррупции в государственном аппарате и возможности его использования в отечественной законодательной практике // Международный частное и публичное право. 2008. № 5. С. 51-55.

3. Управління персоналом в умовах децентралізації / За заг. ред. доктора наук з державного управління, професора, Заслуженого юриста України В. М. Олуйка. Київ, 2018. 504 с.

**Скоробагатько Тарас Миколайович**

*заступник начальника кафедри профілактики пожеж та безпеки життєдіяльності населення Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат технічних наук*

**Пруський Андрій Віталійович**

*начальник кафедри профілактики пожеж та безпеки життєдіяльності населення Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, доктор технічних наук, доцент*

**Васильєв Ігор Олександрович**

*професор кафедри профілактики пожеж та безпеки життєдіяльності населення Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат юридичних наук, доцент*

**Тищенко Василь Олександрович**

*доцент кафедри профілактики пожеж та безпеки життєдіяльності населення Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту, кандидат наук з державного управління, доцент*

**ДІЇ ПІДРОЗДІЛІВ ОПЕРАТИВНО-РЯТУВАЛЬНОЇ СЛУЖБИ  
ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ З ЛІКВІДАЦІЇ НАСЛІДКІВ НАДЗВИЧАЙНИХ  
СИТУАЦІЙ (НЕБЕЗПЕЧНИХ ПОДІЙ), ПОВ'ЯЗАНИХ З  
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМИ ПРИГОДАМИ**

Статутом дій [1] передбачено, що до ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій) (надалі – НС/НП), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами (надалі – ДТП) на залізничних переїздах, під час транспортування небезпечних вантажів, зіткнення й перекидання автомобілів, пожежі на автотранспорті, падіння автомобілів з крутих схилів, потрапляння автомобілів під лавини, селі, падіння автомобілів у воду тощо, залучаються підрозділи Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту (надалі – ОРС ЦЗ). Так зокрема, за даними [2] тільки за період з січня по квітень поточного року в Україні було зареєстровано 135 ДТП автотранспорту, які супроводжувалися пожежами, й до ліквідації яких відповідно залучалися підрозділи ОРС ЦЗ. Унаслідок цих подій загинуло 4 та травмовано 9 осіб.

Такі ДТП, як правило, характеризуються необхідністю оперативного реагування з боку підрозділів ОРС ЦЗ з метою проведення аварійно-рятувальних та інші невідкладних робіт (надалі – АРІНР), використання при цьому спеціальних засобів, негайного надання екстреної медичної допомоги постраждалим під час їх вилучення з деформованих транспортних засобів, постійного підтримання взаємодії з відповідними підрозділами, залученими до ліквідації наслідків ДТП, організації заходів безпеки рятувальників під час проведення робіт тощо.

АРІНР у разі ДТП на автотранспорті обов'язково включають в себе:

- розвідку та оцінку обстановки;

- запобігання вторинним чинникам, в т.ч. гасіння полум'я;
- стабілізацію транспортного засобу;
- відключення акумуляторної батареї;
- організацію доступу до постраждалих;
- деблокування постраждалих;
- надання домедичної допомоги постраждалим; вилучення постраждалих з пошкодженого транспортного засобу;
- евакуацію постраждалих та передання їх бригадам екстреної медичної допомоги.

З прибуттям підрозділу ОРС ЦЗ на місце події має бути забезпечено обмеження руху транспортних засобів на автодорозі біля місця виникнення ДТП, розвідка, під час якої визначаються тип і стан аварійних транспортних засобів, положення й стан постраждалих, виявляється наявність або загроза виникнення вторинних чинників ураження.

Під час проведення оцінки обстановки, що склалася внаслідок ДТП, має бути здійснено огляд місця проведення АРІНР та визначено шляхи забезпечення безпеки рятувальників під час їх виконання (інтенсивність руху транспорту, розташування аварійного транспортного засобу щодо проїзної частини, визначення меж робочих зон тощо), проведено оцінку складності та обсягів АРІНР, можливостей залучених сил та засобів щодо їх виконання, впливу на виконання завдань метеорологічних умов, часу доби та пори року. Також визначаються необхідні сили, засоби та способи дій, надається інформація керівнику підрозділу ОРС ЦЗ через систему оперативної-чергової служби, організовується взаємодія з відповідними підрозділами з питань встановлення режимів руху транспорту для безпечного проведення рятувальних робіт, надання домедичної, екстреної медичної допомоги та евакуації постраждалих.

Керівник підрозділу має довести завдання особовому складу, наголосити при цьому на заходи безпеки під час виконання робіт, визначити межі робочих зон, технологію виконання робіт, розподілити обов'язки між особовим складом, визначити порядок приведення в готовність 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.

Роботи з деблокування постраждалих починають здійснювати тільки після стабілізації ушкодженого транспортного засобу та вантажу, що перевозився, й закріплення інших нестійких об'єктів, які становлять небезпеку для особового складу під час проведення АРІНР.

Стабілізація аварійного транспортного засобу має здійснюватися шляхом його фіксації з метою недопущення розкачування, зсуву, перевертання, щоб запобігти отриманню додаткових травм постраждалими та убезпечити рятувальників під час проведення АРІНР.

З метою попередження загоряння аварійного транспортного засобу та запобігання додатковому травмуванню постраждалих унаслідок раптового спрацьовування систем пасивної безпеки (повітряні подушки й піротехнічні

системи ременів безпеки) до початку АРІНР, як вже зазначалося вище, слід здійснити відключення акумуляторної батареї транспортного засобу.

У разі проведення АРІНР під час ДТП за участю гібридних та електромобілів, керівник підрозділу має враховувати такі небезпечні чинники для особового складу та постраждалих як:

- ураження електричним струмом (навіть у разі вилученого запобіжника для дезактивації високовольтної системи);
- вибухонебезпеку високовольтної акумуляторної батареї в разі перегрівання та ймовірність повторного загоряння після гасіння;
- ймовірність перекидання автомобіля, зумовлену великою вагою та місцем розміщення високовольтної акумуляторної батареї.

У разі проведення АРІНР під час ДТП за участю автомобілів з газобалонним (пошкодженим газобалонним) обладнанням, керівник підрозділу має враховувати такі небезпечні чинники для особового складу та постраждалих як:

- загроза вибуху газових балонів (резервуарів) під високим тиском;
- можливість травмування ударною хвилею або уламками газових балонів (резервуарів);
- наявність бензину в паливному баку в автомобілях з газобалонним обладнанням;
- руйнування конструкції автомобіля.

У разі деблокування постраждалих особовий склад підрозділів ОРС ЦЗ має використовувати обладнання у іскробезпечному виконанні.

Рятування людей має організовуватись шляхом пріоритетного виконання робіт із забезпечення доступу до постраждалих з тяжкими травмами, першочергового проведення робіт щодо зниження або усунення дії вторинних факторів (механічне, теплове або хімічне ураження тощо) на постраждалих, використання найбільш простих шляхів для швидкого доступу до постраждалих і надання їм домедичної та екстреної медичної допомоги, негайного вилучення постраждалого з транспортного засобу у разі виникнення загрози ураження вторинними факторами або різкого погіршення стану травмованих. Рішення щодо негайного вилучення постраждалих із транспортного засобу приймається на підставі висновку медичного персоналу, що прибув до місця ДТП. У разі якщо медичний персонал ще не прибув, а існує реальна загроза життю чи здоров'ю постраждалих, рішення щодо вилучення постраждалих має приймати керівник підрозділу ОРС ЦЗ, що проводить АРІНР. Рішення про припинення АРІНР з ліквідації наслідків ДТП має приймати керівник робіт з ліквідації НС/НП після евакуації всіх постраждалих та усунення загрози ураження вторинними факторами.

Слід наголосити, що Статут дій [1] містить основний алгоритм дій підрозділів ОРС ЦЗ під час ліквідації НС/НП унаслідок ДТП автотransпортних засобів. Відповідно з метою його доповнення, конкретизування, візуалізування тощо в ДСНС розроблено та впроваджено Методичні рекомендації [3], які призначені для осіб рядового і начальницького складу служби цивільного захисту та працівників аварійно рятувальних формувань ДСНС, які залучаються до ліквідації наслідків ДТП. Також вони визначають порядок

організації, зміст дій та заходи безпеки особового складу під час ліквідації наслідків дорожньо-транспортних пригод. Ці Методичні рекомендації можуть використовуватися для підготовки особового складу до дій під час ліквідації наслідків НС/НП, пов'язаних з ДТП.

#### **Список використаних джерел:**

1. 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 під час гасіння пожеж : Наказ МВС України від 26.04.2018 р. № 340, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10 липня 2018 р. за № 801/32253.

2. Про статистичну звітність для територіальних органів ДСНС з питань запобігання надзвичайним ситуаціям : окреме доручення ДСНС України від 30.12.2021 р. № В-519.

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.

#### **Степаненко Віктор Вікторович**

*начальник тренінгового центру Головного управління Національної поліції в Херсонській області, кандидат юридичних наук, доцент*

### **ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ КОРИСТУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У ВОЄННИЙ ЧАС**

*Актуальність проблеми.* Згідно з внесеними змінами до вітчизняного законодавства на період введення воєнного стану українським водіям дозволили їздити з простроченими документами, термін дії яких закінчився під час воєнного стану (продовжують діяти на всій території України – як паперові, так і електронні документи) [1]. Це також пов'язано з тим, що у відповідності з вимогами постанови КМУ від 28 лютого 2022 року № 165 зупинено строки надання адміністративних послуг суб'єктами їх надання та видача дозвільними органами документів дозвільного характеру на час дії воєнного стану в Україні. Зупинені строки будуть поновлені у місячний термін після припинення чи скасування воєнного стану на відповідній території України [2].

Під час воєнного стану сервісні центри МВС України здійснюють обмін або відновлення посвідчення водія тільки тим громадянам, які за законом мають право виїзду за межі України та тим, хто залучається до оборони, причому без надання цими особами медичної довідки про стан здоров'я. Також уряд спростив процедуру підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами у період дії воєнного стану [3]. Крім того, зміни передбачають: 1) скасування здачі іспитів з практичного керування на майданчиках, що запобігає уникненню скупчень людей та техніки в одному

місці; 2) скорочення термінів підготовки водіїв вантажних автомобілів (категорія С1, С) шляхом збільшення щодобових годин навчання з 2 до 5, та скасування теоретичного іспиту для осіб, що проходять перепідготовку з категорії В на С1, С і мають відповідний досвід керування більш ніж 3 роки; 3) скасування погодження автошколами з ГСЦ МВС програм підготовки водіїв вантажних автомобілів; 4) відтермінування до закінчення дії правового режиму воєнного стану – обов'язок автошкіл на внесення змін до типових програм, яка раніше була запланована на квітень 2022 року.

У зв'язку із перебуванням великої кількості чоловіків в лавах територіальної оборони, на період запровадження воєнного стану, починаючи з 22 березня 2022 року в Україні до керування великогабаритними транспортними засобами допускаються не тільки водії з посвідченнями категорії С і С1, а й ті, у котрих є права категорії В. Ця норма затверджена постановою Кабміну України від 22 березня 2022 року № 348 [4]. КМУ врегулював реєстрацію та продаж автомобілів у період воєнного стану – придбані чи ввезені в Україну транспортні засоби можна буде зареєструвати протягом 90 днів після завершення воєнного стану [2; 5].

Також владою запроваджено в умовах діючого правового режиму воєнного стану в Україні як захід боротьби з водіями-правопорушниками ПДР вилучення транспортного засобу для потреб ЗСУ за керування цими особами у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Станом на 11.03.2022 року на Тернопільщині вилучено у таких водіїв вже 11 автомобілів для потреб ЗСУ [6].

В Україні органи влади, зокрема, підрозділи патрульної поліції НПУ рекомендують водіям/власникам темних тонованих позашляховиків і автобусів не виїжджати на вулично-дорожню мережу з брудними кузовами і без номерних знаків/із забрудненими номерними знаками – такі транспортні засоби громадяни, члени підрозділів територіальної оборони можуть сприйняти за ворожих диверсантів. Тому водіїв-українців закликають своєчасно приводити в порядок транспортні засоби, тримати в чистоті реєстраційні номерні знаки своїх автомобілів. Брудний номерний знак може також бути ознакою його відсутності або саме так сприйматися в темний час доби.

Крім того, відсутність номерного знаку і нанесені на кузові транспортного засобу букви Z (східні військові формування РФ), Z (сили РФ з Криму), O (сили з Білорусії), V (морська піхота), X (кадірівці), A (сили спецпризначення СОБР, Альфа) тощо є найпоширенішими знаками, котрими ворог маркує свою техніку (за інформацією Сухопутних військ ЗСУ [7]) – це перші ознаки російських диверсійно-розвідувальних груп. У таких ситуаціях військовослужбовці ЗСУ чи підрозділів територіальної оборони, і, зокрема, пересічні громадяни України, які позбавлені в сучасних умовах спокою, не стануть довго з'ясовувати – машину можуть пошкодити чи спалити [8]. До речі, цю символіку народні депутати взагалі заборонили до використання на території України.

Правовий режим воєнного стану передбачає можливість примусового відчуження (реквізиції) майна та, зокрема, автомобілів на потреби оборони. Регламентується це ст. 41 Конституції України, ст. 353 Цивільного кодексу України, а також ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану»



та ст. 3 Закону «Про передачу, відчуження та вилучення майна в умовах правового режиму надзвичайного або воєнного стану».

Всупереч поширеній думці реквізиція автомобілів допускається не тільки у державних установ чи юридичних осіб, а й у громадян. Проте вона можлива лише у виняткових випадках і чітко регламентована – потрібне одночасне виконання чотирьох умов. Умови вилучення автомобілів під час воєнного стану: 1) відчуження майна приватних осіб може здійснюватися виключно за умови повної компенсації його вартості (з попереднім або наступним відшкодуванням). Безоплатно можуть вилучати лише майно державної власності; 2) рішення про відчуження майна може ухвалити виключно вище командування Збройних Сил України або спеціально визначені підрозділи та за погодженням із державною адміністрацією. Без погодження допускається ухвалення рішення лише у місцях бойового зіткнення; 3) за умов примусового відчуження майна обов'язково складається акт затвердженої форми; 4) перед примусовим відчуженням обов'язково проводиться оцінка ринкової вартості майна. Оригінал акту вилучення надається власнику. Розмір оцінки можна оскаржити у суді.

Варто пам'ятати й про такі прийоми тактики ведення гібридної війни як вилучення (викрадення) транспортних засобів у водіїв чи юридичних осіб військовими-окупантами для перевезення особового складу країни-агресора (для прикладу, вантажівки ТМ «Квочка» (птахофабрика «Чорнобаєвська», Херсонська область), автомобілі швидкої допомоги (Київська область) для вчинення провокацій проти мирного населення тощо [9].

**Висновок.** В умовах запровадженого правового режиму воєнного стану внесені зміни торкнулися й питань користування транспортних засобів: дозволено керування з простроченими документами на транспортний засіб, змінено порядок реєстрації та продажу автомобілів, підготовки та складанні іспитів для отримання посвідчення водія, передбачена можливість вилучення автомобіля для потреб ЗСУ в разі систематичного порушення водієм ПДР, зокрема, за керування в стані алкогольного/наркотичного сп'яніння, паркування тощо.

#### **Список використаних джерел:**

1. Деякі питання допуску водіїв до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 березня 2022 року № 184. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/184-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 18.05.2022).

2. Деякі питання реалізації прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2022 року № 165. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/165-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.05.2022).

3. МВС: медична довідка для обміну або відновлення посвідчення водія тепер не потрібна. URL: <https://mind.ua/news/20238653-mvs-medichna-dovidka-dlya-obminu-abo-vidnovlennya-posvidchennya-vodiya-teper-ne-potribna> (дата звернення: 18.05.2022).

4. Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 03 березня 2022 р. № 184 : Постанова Кабінету Міністрів України від

22 березня 2022 року № 348. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vnesennya-zmini-do-postanovi-kabinetu-ministriv-ukrayini-vid-3-bereznya-2022-r-184-348> (дата звернення: 24.03.2022).

5. Миськів Р. Українським водіям дозволили їздити з простроченими документами. URL: <https://uamotors.com.ua/news/68260> (дата звернення: 14.05.2022).

6. Федко Р. В. Украине у пьяных водителей отобрали уже 11 автомобилей на нужды ВСУ. URL: <https://mashyna.com.ua/avtomir/novosti/150561> (дата звернення: 11.03.2022).

7. Z (маркування військової техніки ЗС РФ). URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Z\\_\(%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F\\_%D0%B2%D1%96%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%97\\_%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D1%96%D0%BA%D0%B8\\_%D0%97%D0%A1\\_%D0%A0%D0%A4\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Z_(%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F_%D0%B2%D1%96%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%97_%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD%D1%96%D0%BA%D0%B8_%D0%97%D0%A1_%D0%A0%D0%A4)) (дата звернення: 15.03.2022).

8. Могут спутать и сжечь: украинцев просят помыть автомобили. URL: <https://autotheme.info/news/160640-mogut-sputat-i-szhech-ukraintsev-prosyat-pomyt-avtomobili.html> (дата звернення: 14.05.2022).

9. Вайда Т. С. Деякі аспекти експлуатації автомобілів в умовах запровадженого правового режиму воєнного стану. *Multidisciplinary academic research, innovation and results* : Proceedings of the XIII International Scientific and Practical Conference, Prague, Czech Republic, April 05-08, 2022. (831 p.). Pp. 290-299. DOI – 10.46299/ISG.2022.I.13 = *Багатопрофільні академічні дослідження, інновації та результати* : XIII Міжнародна науково-практична конференція, Прага, Чехія, 05-08 квітня 2022 року. (831 с). С. 290-299. DOI – 10.46299/ISG.2022.1.13. URL: <https://isg-konf.com/uk/multidisciplinary-academic-research-innovation-and-results/>

### **Стовба Василь Васильович**

*заступник начальника з превентивної діяльності відділу № 6 Запорізького районного управління поліції Головного управління Національної поліції в Запорізькій області, капітан поліції*

### **Шевяков Максим Олександрович**

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

## **ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ**

Питання безпеки руху автомобільними дорогами набувають у всіх країнах з кожним роком все більшого значення у зв'язку зі зростанням парку автомобілів та інтенсивності руху. Кількість нещасних випадків на автомобільному транспорті поки дуже велика – більше, ніж на інших видах транспорту. В середньому для низки країн відносна кількість загиблих на 100

млн. пас-км на різних видах транспорту становить: для залізничного – 0,35, для повітряного – 0,53 та для автомобільного – 2,18. Тому боротьба за безпеку руху є спільним завданням автомобілістів та шляховиків. Основна умова забезпечення безпеки – дисципліна керування автомобілем особливо в контексті уважності та стеження за дорожньою обстановкою. Водій повинен, обираючи режим руху, враховувати час доби, погоду, конструктивні особливості автомобіля, дорожні умови та суворо підкорятися вимогам правил, руху та встановлених дорожніх знаків, а також оперативним вказівкам працівників служби регулювання руху. Велику роль грає культура водіння, коли кожен водій зобов'язаний забезпечувати безпеку руху всього потоку автомобілів. Не менш важливе для забезпечення безпеки попередження виникнення аварійних умов на дорогах ще при проектуванні та в процесі подальшої їх експлуатації з тим, щоб водій, який суворо дотримувався правил руху, був вбережений від можливості дорожньо-транспортної пригоди або виникнення аварійної ситуації. Визначення небезпечного моменту для водія в умовах, що передували аварії, часто пов'язане з певними труднощами. Відповідно до п. 12.3 Правил дорожнього руху України «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [1, с. 68].

Однак у Правилах дорожнього руху України взагалі немає поняття «момент небезпеки». В результаті, щоб встановити, коли водій мав вжити заходів щодо запобігання аварії, необхідно вирішити, як і коли у дорожній ситуації водій мав оцінювати дії учасників дорожнього руху, які створювали небезпеку для руху.

Фахівці-автотехніки вирішують це питання за допомогою методичних рекомендацій щодо проведення автотехнічних оглядів, які, як правило, не відомі водіям, тому водії приймають рішення на основі власного досвіду. Однак досвід водіїв неоднаковий, а загальні положення, прийняті в експертній практиці, не завжди відповідають об'єктивним обставинам ДТП, тому при вирішенні моменту небезпеки в окремих випадках іноді не буває єдиного підходу. Тому в конкретній дорожньо-транспортній ситуації, якщо припустити різні моменти виникнення дорожньо-транспортної небезпеки, водій може мати технічну можливість уникнути ДТП [2, с. 45].

Таким чином, правильне і своєчасне сприйняття водієм конкретної дорожньої ситуації як небезпечної та вибір моменту виникнення дорожньо-транспортної небезпеки, що відповідає такій ситуації, є вирішальним у проведенні технічних досліджень. Проте Правила дорожнього руху України та коментарі до них не рекомендують водієві, як і в який час оцінювати ситуацію як небезпечну.

Отже, до приписів Правил дорожнього руху необхідно додати інформацію про поняття моменту виникнення небезпеки для дорожнього руху та в коментарях до них дати рекомендації водієві, як і в який момент він повинен оцінити ситуація як небезпечна. Чітке розмежування між технічними

та юридичними аспектами – це спосіб усунути суперечність у визначенні моменту виникнення небезпеки для дорожнього руху [3].

У методичних рекомендаціях, які використовуються при проведенні технічних досліджень, необхідно виробити єдиний підхід до вибору моменту виникнення дорожньо-транспортної небезпеки (з урахуванням різноманітності дорожньо-транспортних ситуацій) і прийняти його за основу всіма експертними установами України з метою проведення повного, об'єктивного та всебічного дослідження при проведенні автотехнічних оглядів.

#### **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#Text>.
2. Товстуха С. О. Особливості національного законодавства України з питань безпеки дорожнього руху. 2011. 45 с.
3. Infolight : інформ.-аналіт. центр. URL: <http://infolight.org.ua> (дата звернення: 17.04.2022).

#### **Терещенко Олександр Олександрович**

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

### **ДОДАТКОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВОГНЕПАЛЬНОЮ ЗБРОЄЮ ТА ІНШИМИ ВИДАМИ ОЗБРОЄНЬ ПІДРОЗДІЛІВ ПОЛІЦІЇ, ЯКІ ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Підрозділи поліції, які забезпечують безпеку дорожнього руху на прифронтових та тимчасово окупованих територіях, виконують завдання, які покладені на них відповідно до Закону України «Про Національну поліцію», Конституції України, Закону України «Про правовий режим воєнного стану» та інші. та піддаються агресії зі сторони Російської Федерації у вигляді диверсійних розвідувальних груп та регулярної армії країни агресора.

Відповідно до чинного законодавства 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].

Враховуючи воєнний стан, який введений в нашій державі 24 лютого 2022 року, для забезпечення публічного порядку та безпеки, охорони прав і свобод людини та підтримання безпеки дорожнього руху поліцейським підрозділам слід надати додаткове озброєння для більш ефективного забезпечення та виконання своїх обов'язків, особистої безпеки самих працівників. На нашу думку доцільно впровадити додаткові тренінги з застосуванням зарубіжного досвіду та зарубіжних інструкторів з новим озброєнням та технікою. До того ж вважаємо доречним розроблення нових законодавчих актів для регулювання цього питання.

Верховна Рада України прийняла зміни до Закону України «Про Національну поліцію» від 15.03.2022 надавши працівникам поліції додаткові повноваження, які стосуються безпеки дорожнього руху а саме:

- поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі: якщо наявна інформація, яка свідчить про те, що водій або пасажир транспортного засобу є особою, яка самовільно залишила місце для утримання військовополонених;

- уточнені норми щодо можливості використовувати технічні прилади, технічні засоби та спеціалізоване програмне забезпечення. В тому числі, додано, що поліція може використовувати інформацію, отриману за допомогою фото- і відео- техніки, технічних приладів та технічних засобів, що перебувають у чужому володінні;

- у разі необхідності відбиття нападу, що загрожує життю чи здоров'ю поліцейського або іншої особи, а також усунення небезпеки у стані крайньої необхідності або при затриманні особи, яка вчинила правопорушення та/або чинить опір поліцейському – має право використати підручні засоби;

- поліцейський має право застосовувати заходи примусу відносно осіб, які приймають участь у збройній агресії проти України без урахування вимог (обмежень) та заборон, передбачених Законом України «Про Національну поліцію»;

- тепер поліція забезпечує збирання, накопичення інформації (в тому числі, мультимедійної) та біометричних даних (відцифрований образ обличчя особи, відцифровані відбитки пальців рук, дактилокартки) – у тому числі, стосовно ДТП (які оформлені ними) [2].

Отже, забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану є однією із складових національної безпеки нашої держави. Таким чином, для забезпечення публічного порядку та безпеки з охорони прав і свобод людини й підтриманні безпеки дорожнього руху є актуальним реалізувати пропозиції, що були викладені раніше.

### **Список використаних джерел:**

1. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 11.05.2022 р.).

2. 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: 11.05.2022 р.).

**Трушевський Вячеслав Едуардович**

*доцент кафедри транспортних технологій Національного університету  
«Запорізька політехніка», кандидат технічних наук*

## **ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СВІТЛОМАСКУВАННЯ СВІТЛОФОРНИХ ОБ'ЄКТІВ**

Світломаскування світлофорних об'єктів належить до комплексу задач оборонного характеру, що виконуються у населених пунктах, на які під час воєнного стану поширюється повітряна небезпека чи є передумови для нічної роботи диверсійно-розвідувальних груп.

З метою забезпечення світломаскування, світлофорні сигнальні пристрої повинні бути знеструмлені від настання навігаційних сутінків до світанку. Виникає задача надійного забезпечення світломаскувального режиму світлофорних об'єктів.

На прикладі одного з міст України розглянемо, яким чином технічно забезпечується виконання вищевказаних режимів. Застосовані схеми залежать від способу керування світлофорними об'єктами та суттєво відрізняються на об'єктах, підключених до автоматизованої системи керування дорожнім рухом (АСКДР) та на локальних об'єктах.

Зазвичай резервною програмою для об'єктів, підключених до АСКДР є добова жорстка чи адаптивна програма, визначена добовим графіком, тобто локальний і координований режими в більшості випадків дублюються [1], коли є така технічна можливість. При роботі об'єкта у складі АСКДР локальний режим застосовується під час тривалої відсутності зв'язку із центром АСКДР. Тракти зв'язку можуть бути різними: дротова лінія, GSM, оптоволоконна лінія, радіозв'язок. В локальному режимі номер програми визначається записаним до дорожнього контролера тижнево-календарним графіком на основі даних системного годинника.

З метою забезпечення світломаскування на час темної пори доби для всіх днів записується з вищим пріоритетом програма ВС – відімкнення світлофорів. Для забезпечення надійного функціонування системного годинника вживаються такі заходи: синхронізація системного годинника за допомогою GPS, забезпечення резервного джерела живлення системного годинника, підведення годинника центром АСКДР по тракту керування об'єктом, телеконтроль напруги батареї резервного живлення системного годинника. Втім, зважаючи на небезпеку обстрілів, слід допускати імовірність виходу з ладу системного годинника. В такому випадку при роботі в резервному локальному режимі, що може спричинитися перебоями GSM-зв'язку, можливий помилковий вибір програми керування та ввімкнення сигналів у нічний час.

Навіть за надійної роботи системного годинника локальний режим роботи об'єкта в такому разі не буде відповідати задачі світломаскування, оскільки час сутінок відрізняється кожного дня.

Означених недоліків позбавлене фотоелектричне реле, принцип роботи якого засновано на явищі фотоефекту. Фотоелектричне реле є пасивним давачем та подає сигнальну напругу протягом темної пори доби. На дорожніх

контролерах деяких моделей, наприклад, Комкон КДК-02, передбачено пару клем для підключення зовнішнього сухого контакту, що подає сигнал відімкнення світлофора. Для контролерів інших моделей, наприклад, Символ ДК-01, що не мають такої пари, розроблено зовнішній клемник, що підключається послідовно до тумблера ручного керування, розташованого на блоці управління. Розмикання цього тумблера призводить до відключення світлофорного об'єкта. Тому, послідовне підключення не позбавляє тумблера його функцій, забезпечуючи виконання вимоги [2] щодо збереження можливості локального керування об'єктами, проте забезпечує підключення до контуру автоматичного керування. Таким чином, світлофорний об'єкт працює лише коли клеми зовнішнього клемника блоку управління (БУ) замкнено.

Оскільки фотореле подає напругу на керовану лінію протягом темної пори доби, то доводиться застосовувати схему із негативним зворотним зв'язком (рис. 1). Її недоліком є ввімкнений стан світлофорного об'єкта у разі відмови схеми.

Для розташованих поруч світлофорних об'єктів, що живляться від однієї трансформаторної підстанції, можливо застосування дистанційного керування по дротовій лінії. Як правило, такий спосіб застосовується при підключенні об'єктів до живлення «шлейфом» за допомогою кабелів. В якості дистанційного дроту (для передавання сигналу) використовується вільна жила кабелю живлення (рис. 2).

Виконавча частина контуру при застосування дротового керування завжди однакова, а от керуюча частина залежить від способу керування самим керуючим об'єктом. Найпростішим є випадок, коли сам керуючий об'єкт вимикається у темну пору доби за сигналом фотореле.

З метою забезпечення максимальної надійності роботи схеми слід обирати позитивний зворотній зв'язок у телемеханічному контурі, оскільки за такого типу зв'язку вихід з ладу тракту буде призводити до відімкнення керованого об'єкту.

В якості керуючого пристрою замість фотореле можна застосовувати програмований годинник зі зсувом у часі протягом року.

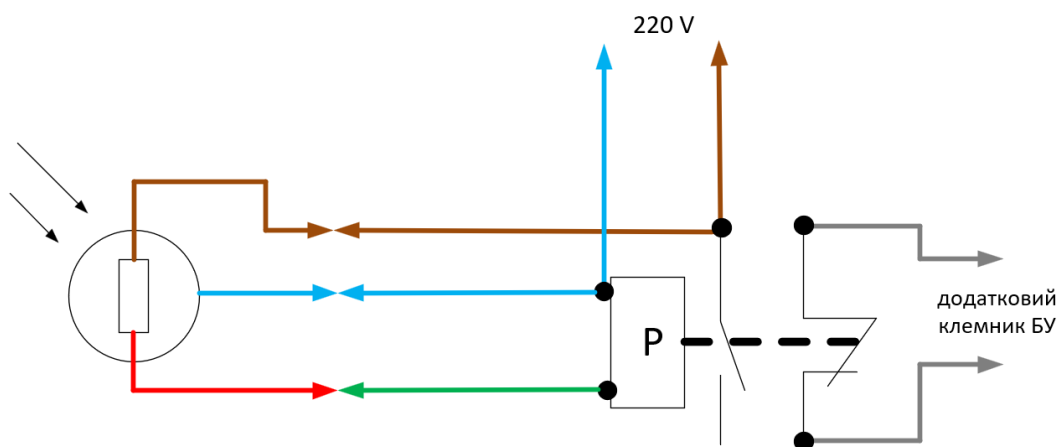


Рисунок 1. Схема підключення фотореле до дорожнього контролера

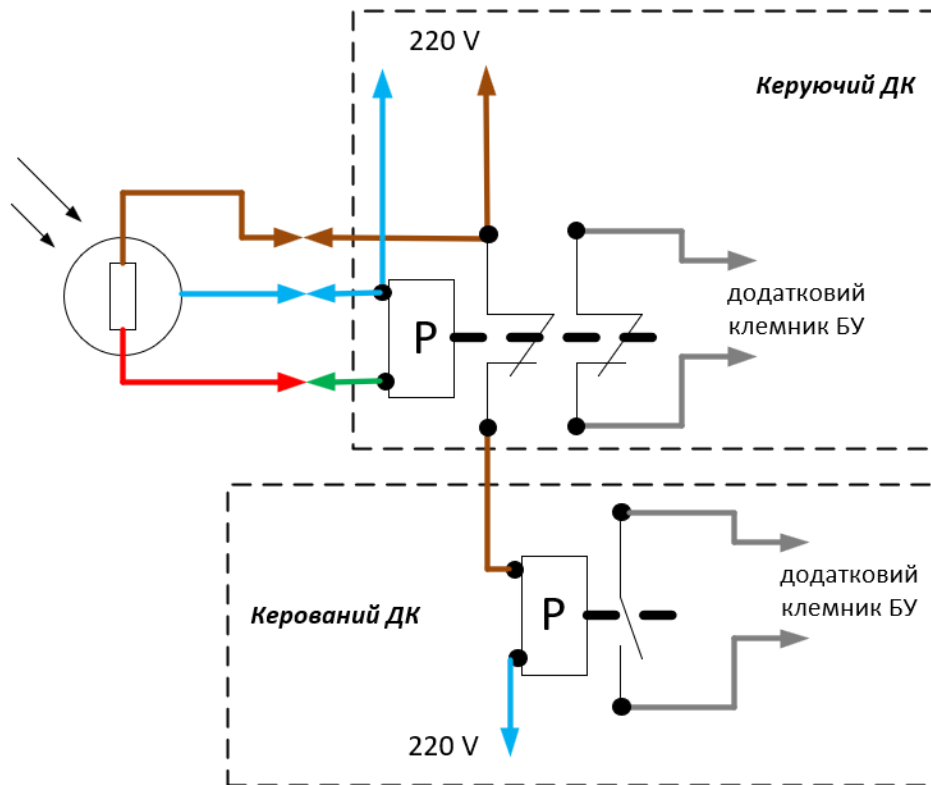


Рисунок 2. Схема підключення фотореле до дорожнього контролера з дистанцією

У випадку застосування в якості керуючого світлофорного об'єкту, що належить до АСКДР, виникає технічна проблема отримати придатний для передавання по дистанції сигнал, що відповідає робочому стану об'єкта. Сигнали центральної частини АСКДР надходять дротовим та бездротовим шляхом та підлягають розшифруванню спеціальними блоками, які обмінюються інформацією з блоком управління цифровим кодом. Пропонується отримувати сигнал безпосередньою з ліній світловипромінювачів. Зазвичай відсутній бодай один канал підключення випромінювачів, який був би під напругою увесь цикл регулювання. Проте, якщо кількість контрольованих каналів збільшити до двох, то можна отримати потрібний сигнал навіть за простої структури циклу регулювання. Рекомендується застосовувати канали червоних сигналів пішохідних світлофорів, сигнали по яких, накладаючись на щонайменше кілька секунд, разом охоплюють весь цикл регулювання. Принципову схему такої системи наведено на рис. 3.

Застосовані на об'єктах елементи автоматики так само, як і інше обладнання світлофорного об'єкту, підлягає профілактичним оглядам та випробуванням відповідно до [3].



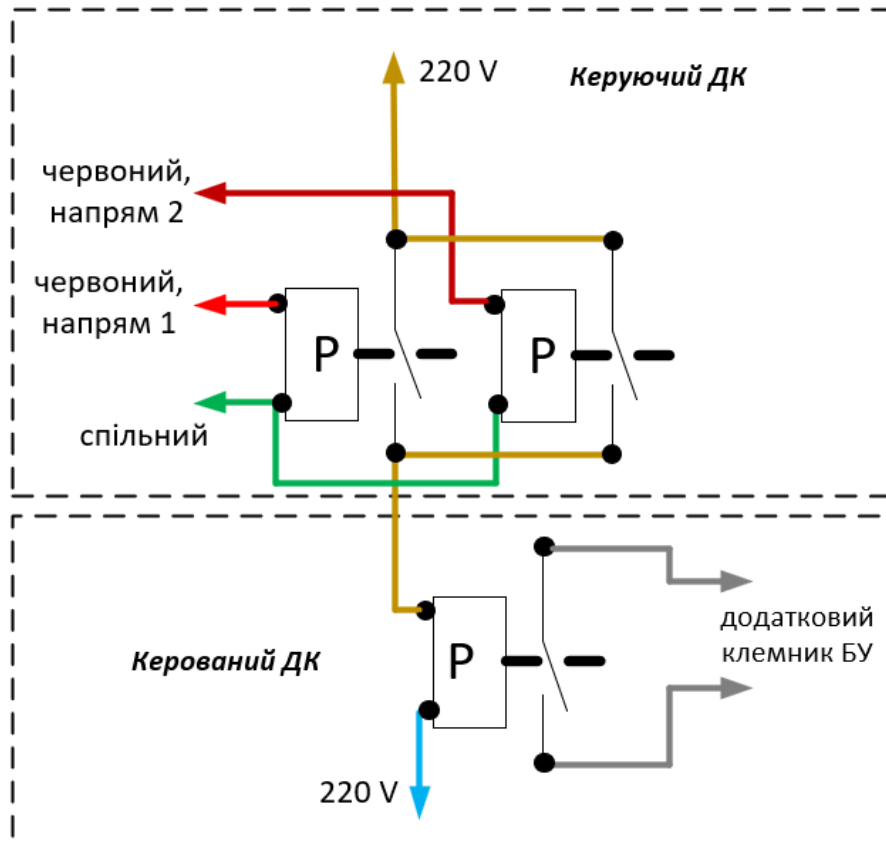


Рисунок 3. Схема підключення дорожнього контролера з дистанцією до АСКДР

Також слід звернути увагу на забезпечення у темну пору доби відімкненого стану світлового індикатора «Чекайте» пішохідного табло виклику. Згідно з алгоритмами деяких контролерів, апарат здійснює підсвітку табло одразу після натискання пішоходами кнопки виклику. Практика показує, що пішоходи часто натискають кнопку виклику і при відімкненому стані світлофорного об'єкту. З точки зору профілактики негативних звернень громадян, найкращим варіантом є підсвічування табло після натиснення кнопки у будь-якому режимі, оскільки поломка кнопок є найпоширенішою несправністю світлодіодних викличних об'єктів (на лампових найпоширенішою є перегорання ламп). Однак, за умов світломаскування такий режим є неприпустимим, тому пропонується за сигналом від кнопки здійснювати комутацію табло не з клемою живлення, а з клемою червоного сигналу відповідного пішохідного напрямку, дозволяючий сигнал за яким викликається даним табло. Таким чином, у відімкненому стані світлофорного об'єкту табло підсвічуватись не буде за жодних умов, навіть при короткому замиканні ключа, що керує підсвіткою табло.

#### Список використаних джерел:

1. Форнальчик Є. Ю. Управління дорожнім рухом на регульованих перехрестях у містах: монографія / Є. Ю. Форнальчик, І. А. Могила, В. Е. Трушевський, В. В. Гілевич // Львів: Видавництво Львівської політехніки. – 2018. – Т. 236.

2. ДСТУ 4092–2002 «Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки». – Введ. 2002–06–03. – К.: Держстандарт України, 2002. – 27 с.

3. Про затвердження Правил утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі населених пунктів : Наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 08.11.2017 р. № 296. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1456-17#Text>.

**Удалова Неждана Михайлівна**

*викладач кафедри правоохоронної діяльності та поліцейстики факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції*

## **ПРОФІЛАКТИЧНІ ЗАХОДИ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: РЕАЛЬНІСТЬ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

Для українського суспільства є незаперечним той факт, що безпека дорожнього руху – показник, який визначає рівень соціально-економічного розвитку держави. Більш того, забезпечення цієї безпеки на гідному рівні є складовою національною безпеки України, яке сприятиме вирішенню стратегічних завдань та головних напрямів соціально-економічного розвитку країни та стане значним внеском у забезпечення зв'язків з цивілізованим світом. Однак, на сьогодні рівень цієї безпеки є доволі низьким, а аварійність на дорогах країни розцінюється на рівні національного лиха, зазначає науковець В. М. Бесчастний, адже Україна за кількістю смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі [1]. З огляду на це, доволі логічно, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є нагальною для практичних працівників.

Отже, керівництво правоохоронних органів, науковці наголошують на важливості профілактичної діяльності, основною метою якої є попередження ДТП. При цьому науковець А. П. Шергін зауважує, що не дивлячись на те, що профілактика є найбільш гуманним та дієвим засобом скорочення кількості порушень правових норм, пов'язана з такими заходами з боку держави і суспільства, що спрямовані не лише на виявлення і усунення причин та умов, які сприяють правопорушенням, а й на стримування людини від їх вчинення, цей напрям в сучасній державній політиці безпеки дорожнього руху не є пріоритетним [3]. А масовість порушень правил дорожнього руху свідчить про те, що існуюча система державних чи громадських заходів, які спрямовані на виявлення причин і чинників, які сприяють вчиненню ДТП, та спрямовані на їх нейтралізацію, є недостатньо ефективною.

Тобто, очевидним є те, що ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає не тільки уваги, але й активних дій з метою її поліпшення. В свою чергу, так вважають й автори Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, яка була схвалена розпорядженням КМУ 21 жовтня 2020 року, та наголошують на тому, що до

2024 року рівень ДТП на дорогах України повинен впасти на 30 %. Пояснюючи це тим, що станом на 2020 рік за питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна була визнана одним із лідерів серед країн Європи [4].

В Стратегії зазначається: «розв'язання зазначеної проблеми здійснюватиметься із застосуванням системного підходу обґрунтування цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людину (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів» [4].

Отже, з огляду на вищезазначене, можливо стверджувати, що основним інструментом покращення стану безпеки дорожнього руху повинна стати саме система ефективних профілактичних заходів, які на думку сучасних науковців представлена п'ятьма видами цих заходів: юрисдикційні (притягнення порушників ПДР до адміністративної відповідальності); технічні (здійснення нагляду за технічним станом транспортних засобів, впровадження додаткових засобів регулювання дорожнього руху, поліпшення якості вулично-дорожньої мережі); організаційні (забезпечення оптимальної організації дорожнього руху, залучення додаткових сил та засобів для посилення ефективності нагляду за дорожнім рухом на аварійно небезпечних ділянках вулиць і доріг тощо); виховно-педагогічні (виступи в ЗМІ, проведення усної пропаганди, використання наочної агітації, обстеження навчальних закладів і т.п.); психологічні (застосування так званої «шокової терапії» – використання відео та фото матеріалів з місць ДТП) [5].

Особливе місце в діяльності Національної поліції належить оперативно-профілактичні операції, під якими в свою чергу розуміється, комплекс узгоджених і взаємопов'язаних за часом і метою заходів, що здійснюються працівниками Національної поліції України за необхідністю спільно з іншими державними та недержавними структурами, за відповідним планом і спрямовані на посилення протидії правопорушенням. До них відносяться: операція «Перевізник», метою якої є профілактика та зниження аварійності за участю пасажирського транспорту, дотримання перевізниками та водіями вимог правил дорожнього руху та правил перевезення пасажирів; та операція «Безпечна дорога до школи» основна мета якої є проведення комплексу заходів щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму під час навчального року, «Мотоцикл», та ін.

Окрім зазначених, доволі розповсюдженими є так звані юрисдикційні заходи, а саме це такі профілактичні заходи, як підвищення штрафних санкцій за порушення правил безпеки дорожнього руху й збільшення кількості екіпажів патрульної поліції, з метою притягнення якомога більше осіб за порушення цих правил. Однак, адміністративна відповідальність, не завжди приводить до очікуваного профілактичного ефекту, пише М. П. Мишляєв, адже адміністративні санкції є лише правовим небажаним наслідком скоєних правопорушень. Вона не впливає на генезис і тому їх роль в протидії протиправній поведінці є не значною [5].

Отже, підсумовуючи вищевикладене зазначимо, що наразі в Україні проводиться активна діяльність щодо пошуку нових форм профілактичної

роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, при цьому як правило вона направлена безпосередньо на людину, проте, ми вважаємо, що використання позитивного зарубіжного досвіду у питаннях підвищення дієвості технічних та організаційних профілактичних заходів у сфері безпеки дорожнього руху, повинно бути запроваджено в Україні. В свою чергу, зусилля органів публічного адміністрування всіх рівнів повинні бути спрямовані на удосконалення організаційно-правових засад їх запровадження.

#### **Список використаних джерел:**

1. Бесчастний В. М. Стратегічне реформування державної політики безпеки дорожнього руху: від причин до конкретних заходів. *Віче. Науково-практичний журнал*. 2012. № 4. URL: <http://www.viche.info/journal/2979/>.
2. Шергин А. П. Административная политика в правовом государстве. *Государство и право*.
3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.
4. Гуржій Т. О. Адміністративне-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення. *Право і суспільство. Адміністративне право та адміністративна діяльність*. № 1/2012. С. 159-163.

#### **Федоровська Наталія Володимирівна**

*старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем превентивної діяльності та запобігання корупції Національної академії внутрішніх справ*

### **ОСОБЛИВОСТІ КОРИСТУВАННЯ ЦИФРОВИМ ПОСВІДЧЕННЯМ ВОДІЯ В ПЕРІОД ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ**

Починаючи з лютого 2020 року для українців стала доступна цифрова версія їхнього водійського посвідчення в мобільному застосунку «Дія» - перший крок у реалізації стратегії Держава у смартфоні. Відтоді зникла потреба мати з собою картку чи свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу. Їх замінив QR-код, що генерується в додатку, та може бути перевірений на чинність поліцейським.

Це – унікальний проєкт не тільки для України, а й для світу. Адже Україна – четверта країна в Європі та десята у світі, де громадяни мають цифрове посвідчення водія у своєму смартфоні. Дані цифрові документи мають таку ж юридичну силу, як і фізичне посвідчення.

Станом на кінець 2021 року додатком і порталом користувалось понад 12 млн людей, на порталі було доступно 72 послуги, а у застосунку – 9 послуг та 15 цифрових документів. Станом на 15 квітня 2022 року понад 17 млн людей користувались застосунком «Дія».

За період тестування вдалося подолати низку перепон та значно розширити можливості застосунку. Загалом в Україні нараховується 9,5 мільйонів власників посвідчень водія, проте лише 2,5 млн з них мають оцифровані фото у реєстрі МВС. Аналоги їх документів без проблем відображаються у застосунку «Дія». Частково цю проблему вдалося подолати завдяки синхронізації даних з Демографічним реєстром, що містить фото громадян, які отримали біометричні паспорти. Таким чином вдалось збільшити потенційну аудиторію до 6 мільйонів.

Також запущений механізм верифікації даних власника документів. Таким чином, водії можуть виправити дані про себе у реєстрах, якщо є така потреба, і отримати електронні версії документів у застосунку «Дія» [1].

У разі коли відцифрований образ обличчя водія міститься в Єдиному державному реєстрі МВС України (посвідчення водія видавалося після 1 січня 2013 р.), Єдиному державному демографічному реєстрі, обмін посвідчення водія та отримання його після втрати чи викрадення здійснюється також із застосуванням засобів електронного кабінету водія функціональної підсистеми Єдиного державного реєстру єдиної інформаційної системи МВС або через Єдиний державний веб-портал електронних послуг «Портал Дія», у тому числі з використанням мобільного додатка Порталу «Дія».

У разі відсутності в Єдиному державному реєстрі МВС України відцифрованого образу обличчя водія для обміну посвідчення водія та отримання його після втрати чи викрадення шляхом застосування засобів електронного кабінету водія або через Портал Дія, у тому числі з використанням мобільного додатка, такий образ обличчя водія надається за згодою особи на обробку її персональних даних у частині передачі відцифрованого образу обличчя водія з Єдиного державного демографічного реєстру (у разі коли інформація про неї внесена до Реєстру) до Єдиного державного реєстру єдиної інформаційної системи МВС [2].

Верховна рада України 24 лютого 2022 року на позачерговому засіданні запровадила воєнний стан через вторгнення Росії в Україну. Після цього дію воєнного стану кілька разів подовжували. Зокрема, 21 квітня Верховна рада продовжила дію воєнного стану в Україні з 25 квітня на 30 діб, 22 травня відповідно ще на 90 днів – до 23 серпня 2022 року. Парламент затвердив укази президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні» і «Про продовження строку проведення загальної мобілізації».

З моменту російського вторгнення до України служби національної безпеки вимкнули всі державні реєстри з метою захисту даних українців, а з середини квітня 2022 року цифрові документи знову стали доступні в застосунку «Дія».

Механізм верифікації документів у «Дії» заснований на QR-коді, що генерується застосунком. Він не містить ніякої персональної інформації і є дійсним лише протягом 3 хвилин. По суті – це такий тимчасовий лінк. Важливо, що за допомогою QR-коду перевірити достовірність документів можуть не тільки представники поліції, але і власник документів. За допомогою будь-якого смартфона, зі встановленим на ньому застосунком «Дія», можна

зчитати QR-код з іншого смартфона (за допомогою камери або спеціального застосунку для зчитування QR-кодів) і переконатися в достовірності документа.

Цікавий факт – з точки зору безпеки, цифрові документи в смартфоні є більш захищеними, ніж фізичні. «Дія» дає можливість завантажити техпаспорт тільки власника авто. У той же час Єдиний транспортний реєстр містить записи-клони – не секрет, що це досить поширена практика в Україні.

Окрім того, Кабінет Міністрів України *тимчасово на період воєнного стану* дозволив керування транспортними засобами категорії С, С1 на території України особам, які мають посвідчення водія категорії В [3].

Для того, щоб під час воєнного стану замінити або відновити водійське посвідчення з квітня поточного року потрібен лише паспорт, ідентифікаційний код та водійське посвідчення, у разі якщо його викрали, додатково потрібна довідка з поліції. Для даної адміністративної процедури не потрібна медична довідка. Однак, слід зазначити, що замінити водійське посвідчення зможуть лише громадяни, які мають право виїхати за кордон, або захищають нашу державу.

Зокрема, прискорено процедури підготовки осіб для отримання посвідчення водія, а також оптимізовано та спрощено процедури видачі посвідчення водія транспортного засобу в період дії воєнного стану та протягом 3 місяців з дня його припинення або скасування.

У разі якщо закінчується термін посвідчення водія, у тому числі виданого вперше, або у разі зміни персональних даних (прізвище, ім'я, по батькові, стать), або у разі непридатності його для подальшого користування (зіпсоване, записи не читаються тощо), або за бажанням його можна обміняти у будь-якому сервісному центрі МВС України упродовж 5 календарних днів. Водночас посвідчення водія, термін дії якого закінчився в період воєнного стану, продовжує діяти на всій території України [4].

Застосунок «Дія» (скорочення від «Держава і я») дає змогу зберігати водійське посвідчення, внутрішній і закордонний паспорти й інші документи в смартфоні, а також передавати їхні копії при отриманні банківських чи поштових послуг, заселенні в готель і в інших життєвих ситуаціях.

У зв'язку із повномасштабною російською збройною агресією, коли ворог обстрілює та знищує об'єкти інфраструктури, руйнує житлові райони українських міст і селищ, мирне населення вимушено переміщатися не лише територією України, а й виїжджати за кордон всіма можливими засобами, в тому числі автотранспортом.

Із власного досвіду можу підтвердити вищезазначене, оскільки в січні 2022 року отримавши закордонний паспорт відразу в стосунку «Дія» відобразився цифровий документ, а на другий місяць війни, в квітні, у застосунку автоматично підтягнулося цифрове посвідчення водія видане у 2009 році ще на дівоче прізвище, але з фото із закордонного паспорта.

Електронні водійське посвідчення та техпаспорт прирівняно до паперового та пластикового аналогів. Підставою для цього є затверджений Кабінет Міністрів України Порядок застосування еДокумента в період дії воєнного стану [5]. Для формування та використання еДокумента особі необхідно встановити мобільний додаток Порталу «Дія» на електронний

пристрій. Пред'явлення особою еДокумента може здійснюватися на період дії воєнного стану, без додаткового пред'явлення документів, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України.

У еДокументі відображаються такі відомості (дані): 1) назва документа; 2) реквізити (назва, серія та/бо номер) паспорта громадянина України або паспорта громадянина України для виїзду за кордон, або посвідчення водія; 3) прізвище, власне ім'я, по батькові (за наявності) особи українською мовою та латинськими літерами; 4) стать; 5) громадянство (за наявності); 6) дата народження; 7) відцифрований образ обличчя особи (за наявності); 8) реєстраційний номер облікової картки платника податків з Державного реєстру фізичних осіб – платників податків (за наявності); 9) адреса зареєстрованого місця проживання та дата реєстрації (за наявності).

У разі особистого звернення додається документ, що посвідчує особу заявника. Таким документом є паспорт громадянина України або тимчасове посвідчення громадянина України, або посвідка на постійне проживання, або посвідка на тимчасове проживання, або посвідчення біженця, або посвідчення особи, яка потребує додаткового захисту, або посвідчення особи, якій надано тимчасовий захист [5].

Під час воєнного стану для обміну або для відновлення посвідчення водія:

- водіям не потрібно подавати медичну довідку щодо придатності до керування транспортним засобом;

- сервісні центри МВС здійснюють обмін посвідчення водія та надають перевагу тільки тим громадянам, які за законом мають право виїзду за межі України та тим, хто залучається до оборони;

- подати заяву можна звернувшись безпосередньо до відкритого сервісного центру МВС, який наразі відновив надання послуг. Через електронний кабінет водія або через Єдиний державний вебпортал електронних послуг (портал «Дія») послуга недоступна [4].

Кожен українець після завантаження застосунку та авторизації за допомогою BankID має можливість вільного користування персональними електронними документами, які з'являться у застосунку «Дія» автоматично, якщо в реєстрах є повні дані. Водночас посвідчення водія, термін дії якого закінчився в період воєнного стану, продовжує діяти на всій території України. Замінити його можливо після скасування воєнного стану в країні або звернутися до сервісного центру МВС, де немає бойових дій.

### **Список використаних джерел:**

1. Дія – у дії! Презентовано мобільний застосунок «Дія» та Національну онлайн-платформу цифрової освіти (06.02.2020). URL: <https://thedigital.gov.ua/news/diya-u-dii-prezentovano-mobilniy-zastosunok-diya-ta-natsionalnu-onlayn-platformu-tsifrovoi-osviti>

2. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>

3. Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 03 березня 2022 р. № 184 «Деякі питання допуску водіїв до керування транспортними засобами»: Постанова Кабінету Міністрів від 22 березня 2022 року № 348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348-2022-%D0%BF#Text>

4. Обмін посвідчення водія / водійських прав / водійського посвідчення. URL: <https://guide.dii.gov.ua/view/obmin-posvidchennia-vodiia-na-pravo-keruvannia-transportnyumu-zasobamy-bez-skladannia-ispytiv>

5. Порядок застосування єДокумента в період дії воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2022 р. № 248. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/248-2022-%D0%BF#Text>

### **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*

### **Циганков Андрій Олександрович**

*науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

### **Жихарєв Олександр Петрович**

*старший науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

### **Голікова Світлана Юріївна**

*науковий співробітник відділу нормативно-технічного забезпечення науково-дослідного центру протипожежного захисту Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту*

## **ОСОБЛИВОСТІ ЗАКОНОДАВЧОГО ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВИМОГ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ ДО ЗАРЯДНИХ СТАНЦІЙ ДЛЯ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ**

Транспорт стає все більше енергозберігаючим, безпечним і екологічним по відношенню до споживача та навколишнього природного середовища. Багато країн світу планують до 2030 року замінити більшу частину легкових автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння на електромобілі.

В рамках Національної транспортної стратегії до 2030 року Україна планує повністю замінити весь міський громадський транспорт на електричний і створити відповідну інфраструктуру. Згідно із стратегією, у 2030 році передбачено доведення частки електротранспорту у внутрішньому сполученні до 75 відсотків.



Мейнстрімом сьогодні є прогресуюча активізація популярності електротранспорту, як основного засобу пересування людства. В нашій державі вже зареєстровано понад 25000 електромобілів, а, отже, існує нагальна необхідність у розвитку інфраструктурних проєктів зарядних станцій постійного струму для електромобілів на транспортних магістралях, в житлових та громадських зонах, що обумовлює необхідність нормування заходів, що забезпечують пожежну безпеку.

Відповідно до Закону 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» на Кабінет Міністрів України покладається завдання щодо затвердження необхідних нормативно-правових актів, які забезпечать реалізацію даного Закону.

Стандарти, що пов'язані із забезпеченням функціонування зарядних станцій для електромобілів, а саме: ДСТУ EN 62196-1:2014 (EN 62196-1:2012 + EN 62196-1:2012/A11:2013 + EN 62196-1:2012/AC:2012, IDT), ДСТУ EN 62196-2:2019 (EN 62196-2:2017, IDT; IEC 62196-2:2016, IDT) ДСТУ EN IEC 61851-1:2021 (EN IEC 61851-1 :2019, IDT; IEC 61851-1:2017, IDT) не встановлюють протипожежних вимог, але повинні стати базисними для розроблення національного стандарту, щодо забезпечення протипожежного захисту зарядних станцій для електромобілів.

Норми щодо розміщення зарядних станцій для електромобілів, кількості електротранспорту на одне місце заправки, класифікація електрозаправних станцій встановлюються п. 10.8.33 ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій». Але даним ДБН не нормується необхідність влаштування засобів первинного пожежогасіння, клас вогнестійкості будівельних конструкцій на яких може встановлюватися зарядний пристрій, мінімальна протипожежна відстань до суміжних об'єктів.

У ДБН В.2.3-15-2007 «Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів» із зміною № 2 встановлено, що не менше ніж 5% машиномісць від загальної кількості у гаражах та автостоянках слід виділяти для облаштування зарядними пристроями для паркування транспортних засобів, оснащених виключно електричними двигунами (одним чи декількома). Таким чином, вперше Зміною № 2 з 2019 року при проектуванні автостоянок та гаражів з'являється можливість передбачення зарядних пристроїв для електромобілів. Але при цьому не висуваються жодних вимог пожежної безпеки до місць зарядки електромобілів.

На сьогоднішній день Інститутом державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту проводиться робота з наукового обґрунтування загальних вимог пожежної безпеки до зарядних станцій для електромобілів під час їх проектування з метою розроблення проєкту національного стандарту України ДСТУ XXXX:202X «Пожежна безпека. Протипожежний захист систем зарядки електромобілів. Основні положення».

Набуття чинності національного стандарту, яким будуть встановлені загальні вимоги пожежної безпеки до зарядних станцій для електромобілів створить передумови для попередження виникнення пожеж та мінімізації збитків від них.

### **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. Державні будівельні норми ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій. Чинні від 2019-10-01. К.: Мінрегіонбуд України, 2019. 185 с.
3. IEC 60364-7-722:2018 «Low-voltage electrical installations - Part 7-722: Requirements for special installations or locations - Supplies for electric vehicles».
4. IEC 61851-1:2010 «Electric vehicle conductive charging system – Part 1: General requirements».
5. ДСТУ EN 62196-1:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження електричних транспортних засобів. Частина 1. Загальні вимоги (EN 62196-1:2012 + EN 62196-1:2012/A11:2013 + EN 62196-1:2012/AC:2012, IDT). Чинний від 2016-01-01. К.: Мінекономрозвитку, 2014.
6. ДСТУ EN 62196-2:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Провідність зарядження. Частина 2. Сумісність розмірів та вимоги взаємозамінності штиря та трубчатого виводу пристосувань для змінного струму (EN 62196-2:2012 + EN 62196-2:2012/A11:2013, IDT). Чинний від 2020-01-01. К.: УкрНДНЦ, 2019.
7. Правила улаштування електроустановок, затверджені наказом Міненерговугілля України від 21.07.2017 р. № 476.

### **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 ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ВЧИНЕНИХ В УМОВАХ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ВОЄННОГО СТАНУ**

У зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України Указом Президента № 64/2022 в країні було введено воєнний стан. Його метою є створення умов для здійснення органами державної влади, військовим командуванням, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями наданих їм повноважень щодо відсічі збройної агресії, усунення небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності.

Однак з війною не минула й інша біда. Щодня внаслідок дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах продовжують гинути та травмуватися люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які сьогодні так необхідні в боротьбі з ворогом.

За словами Голови Національної поліції України Ігоря Клименка, за час війни зафіксовано 4600 автопригод. Водночас майже удвічі зменшилась кількість смертей на дорогах – 194 загиблих [1].

Через це гостро постає питання дотримання правил дорожнього руху усіма його учасниками. «Чомусь у такий важкий для держави період дуже багато водіїв вирішили, що ПДР не діють і їх хтось відмінив через війну. Це дуже хибна думка, яка призводить до фатальних наслідків. Війна не скасовує ПДР, вони мають бути дотримані і патрульна поліція буде за цим слідкувати. В країні має бути порядок», – вважає перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький [2].

Контроль за дотриманням правил дорожнього руху як в мирний, так і в воєнний час покладений на підрозділи Національної поліції України. А за порушення цих правил Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачена юридична відповідальність.

Зокрема до адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна віднести проступки, закріплені в ст. 80, ст. 81, ч. 1 – 7 ст. 121, ст. 121-1, ч. 1 – 3 ст. 121-2, ч. 1 – 5 ст. 122, ст. 122-2, ст. 122-4, ст. 122-5, ч. 1 – 3 ст. 123, ст. 124, ст. 124-1, ст. 125, ч. 1 – 4 ст. 126, ч. 1 – 4 ст. 127, ч. 1 – 3 ст. 127-1, ч. 1 – 3 ст. 127-2, ч. 1 – 2 ст. 128, ч. 1 – 2 ст. 129, ч. 1 – 4 ст. 130, ст. 132-1, ч. 4 ст. 133, ч. 1 – 11 ст. 133-1, ст. 133-2, ч. 2 ст. 134, ст. 135, ч. 1 – 2 ст. 135-1, ч. 1 – 2 ст. 136, ч. 1 – 2 ст. 139, ч. 1 – 4 ст. 140, ч. 1 ст. 141, ст. 142, ч. 1 – 7 ст. 152-1, ст. 188-28 КУпАП [3].

Зважаючи на завдання Кодексу України про адміністративні правопорушення, якими є охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством; слід зазначити, що саме засобами адміністративного законодавства можливо запобігти вчиненню порушень ПДР, які призводять до дорожньо-транспортних пригод. Мірою відповідальності за такі правопорушення є адміністративні стягнення.

Відповідно до статті 33 КУпАП, при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, крім випадків накладення стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані за допомогою засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі в автоматичному режимі, справ про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 132-2 цього Кодексу, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису).

Серед обставин, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, згідно пункту 5 статті 35 КУпАП визнається зокрема й

вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставин.

Надзвичайна обставина – це пригоди та явища соціального, природного, техногенного, воєнного походження, факти введення надзвичайного та воєнного стану, за наявності яких створюються умови, для врегулювання яких виникає необхідність у проведенні додаткових заходів політичного, правового, організаційного, технічного та іншого характеру, їх ресурсного забезпечення з тим, щоб у найкоротші терміни і з найменшими затратами нормалізувати обстановку, що виникла [4]. Таким чином, вчинення адміністративного проступку в умовах правового режиму воєнного стану є обставиною, що обтяжує відповідальність. Однак враховувати її при накладенні стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху поліцейський, який є посадовою особою, уповноваженою розглядати зазначену категорію справ, не має можливості, адже нормами КУпАП за такі діяння встановлені абсолютно визначені санкції у вигляді штрафу. Тобто санкція здебільшого чітко і вичерпно вказує на вид та міру юридичної відповідальності, яка повинна бути застосована до правопорушника за порушення правил дорожнього руху.

Отже, враховуючи, що суб'єкт владних повноважень під час розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху обмежений у виборі розміру стягнення, зважаючи на наявність обставин, що обтяжують або пом'якшують відповідальність, це питання має бути вирішене на законодавчому рівні. Так, доцільним вбачається запровадження норми, яка посилювала б відповідальність за такі правопорушення, вчинені в умовах воєнного або надзвичайного стану. Зокрема, розмір штрафу за такі діяння має бути збільшений вдвічі.

З цією метою потрібно доповнити статтю 27 КУпАП частиною другою наступного змісту: «За правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі зафіксовані в автоматичному режимі, безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані за допомогою засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі в автоматичному режимі, справ про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 132-2 цього Кодексу, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), вчинені в умовах правового режиму воєнного або надзвичайного стану, застосовується подвійний розмір штрафу, передбачений відповідною статтею цього Кодексу».

#### **Список використаних джерел:**

1. Злочинність в Україні на тлі війни знизилася на 30 %. Українські національні новини. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1973550-zlochinnist-v-ukrayini-na-tli-viyni-znizilasya-na-30-kilkist-dtp-upyatero> (дата звернення: 11.05.2022).

2. Війна не скасовує ПДР: Білошицький про ситуацію на дорогах після ДТП на Рівненщині. URL: <https://suspilne.media/236123-vijna-ne-skasovue-pdr-bilosickij-pro-situaciju-na-dorogah-pisla-dtp-na-rivnensini/> (дата звернення: 11.05.2022).

3. Захисник у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Ю. О. Данилевська, Ю. І. Марценишин, А. В. Червінчук. ДЮІ МВС України. – Кривий Ріг, 2019. С. 20.

4. Лавніченко О. В. Про зміст понять «надзвичайна обставина» та «надзвичайна ситуація». Честь і закон. № 4/2011 С. 34. URL: <http://chiz.nangu.edu.ua/article/view/144000/167475> (дата звернення: 11.05.2022).

### **Шапарь Артем Олександрович**

*заступник директора з освітньої та науково-дослідної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, майор поліції*

## **ДЕЯКІ АСПЕКТИ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Україна належить до тих країн, які йдуть шляхом демократичних трансформацій, та перебуває на стадії глибоких перетворень. Становлення демократичного суспільства й інтеграція до європейської спільноти являється стратегічним напрямом сучасного державотворення в Україні. Ключовим етапом такої інтеграції, стало реформування правоохоронної сфери. Першим кроком до цього було передбачено створення сучасної патрульної поліції, яка стане «обличчям» Національної поліції України. Законодавчо прописувалося формування нової концепції діяльності; розширення завдань і функцій патрульної поліції; підвищені вимоги до професійної підготовленості особового складу.

З огляду на специфіку службової діяльності, патрульна поліція є і залишається першою лінією оборони суспільства в протистоянні протиправним явищам. Працівники цього підрозділу першими опиняються на місці дорожніх пригод.

Проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху є актуальними для будь-якої сучасної спільноти. Дорожній рух визначається як певна соціальна система, що заздалегідь пов'язується з аварійною ситуацією, а від так, з транспортним засобом як з джерелом підвищеної небезпеки. Аварійність – основний показник ефективності державного управління у сфері організації діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху. Не слід забувати, що профілактика аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, який відносять до однієї з трьох найпоширеніших причин смертності осіб від 4 до 45 років, завжди вимагала особливої уваги.

Забезпечують безпеку дорожнього руху підрозділи Національної поліції у відповідності до ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію». Так, до переліку основних повноважень поліції відносять:

1) регулювання дорожнім рух та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

2) здійснення супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

3) видача відповідно до закону дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху, та ін. [1].

Війна змінила наше суспільство і службова діяльність працівників патрульної поліції відбувається в екстремальних умовах. До переліку несприятливих чинників можемо віднести: постійне перебування в осередку конфліктних ситуацій, ймовірності збройного нападу безпосередньо на дорозі; необхідність миттєвого прийняття рішення щодо застосування виду поліцейського заходу, а ще підвищена втомлюваність, стресовість; постійне носіння важкого спорядження.

Багато хто під час режиму воєнного стану чомусь вирішив, що правила дорожнього руху не діють, і дозволено їздити як заманеться. В квітні місяці відзначається певне зростання дорожньо-транспортних пригод із постраждалими та загиблими, що пов'язані зі зневагою Правил дорожнього руху. На війну не можна «списати» життя людини, що загинула через дії недолугого водія, через несправність автомобіля, водіння у нетверезому стані або під дією наркотичних речовин.

Саме в цей складний для України період, зросла роль поліцейських у системі забезпечення дорожнього руху. Аналіз чинного законодавства у сфері дорожньої безпеки і подальші зміни в відповідних нормативно-правових актах надають можливість поліцейським діяти більш впевнено та чітко. Поступово відновилася система збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробка, дослідження та оцінка. Так, статтю 26 «Формування інформаційних ресурсів поліцією» ЗУ від 15.03.2022 р. № 2123-IX доповнено, пунктами що розширюють повноваження патрульного поліцейського. Поліцейський формує та подає інформацію про транспортний засіб, який розшукують, у тому числі у зв'язку з безвісті зниклою особою, виявлений безхазяйний транспортний засіб; про видані дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху та дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів та ін.

Поліцейський має право зупинити транспортні засоби не тільки якщо водій порушив Правила дорожнього руху, або якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу, але якщо є наявна інформація, яка свідчить про те, що водій або пасажир транспортного засобу є особою, яка самовільно залишила місце для утримання військовополонених (зміни до ст. 35 ЗУ від 15.03.2022 р. № 2123-IX) [2]. І це лише дуже короткий перелік, тих змін в законодавчих актах, що надають більше повноважень працівникам патрульної поліції.

Патрульна поліція реагує та продовжуватиме реагувати на всіх, хто нехтуватиме правилами дорожнього руху в цей складний для країни час. Наразі поліція вимагає дотримуватися простих та дуже важливих правил, як то: не перевищуйте швидкість; не робіть різких маневрів; не сідайте за кермо у стані сп'яніння; пропускайте пішоходів; керуйте відповідально. В умовах воєнного стану, на наших дорогах повинна залишатися безпека, тож кожен учасник

дорожнього руху має дбати про те, аби безперешкодно могли проїхати автомобілі швидкої служби, рятувальники, автомобілі ЗСУ.

#### **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>

2. Про внесення змін до Законів України «Про Національну поліцію» та «Про Дисциплінарний статут Національної поліції України» з метою оптимізації діяльності поліції, у тому числі під час дії воєнного стану : Закон України від 15.03.2022 р. № 2123-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2123-IX#Text>

#### **Шахов Станіслав Михайлович**

*викладач кафедри інженерної та аварійно-рятувальної техніки Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент*

### **ЩОДО МЕТОДИКИ ДІЙ ПІДРОЗДІЛІВ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ ПІД ЧАС ВИНИКНЕННЯ ДТП ЗА УЧАСТЮ ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ**

Оперативно-рятувальні підрозділи оперативно-рятувальної служби цивільного захисту (ОРС ЦЗ) під час виникнення дорожньо-транспортних пригод на автотранспорті керуються наказом Міністерства внутрішніх справ України [1] та методичними рекомендаціями [2]. У цих документах дії під час ліквідації пожеж та НС на електричному транспорті розкриті досить стисло та потребують суттєвого розширення та надання необхідних рекомендацій для запобігання травмуванню особового складу під час проведення аварійно-рятувальних робіт та гасіння пожеж на такому типі автомобілів.

У світовій практиці розроблено рекомендації, щодо дій оперативно-рятувальних підрозділів при виникненні дорожньо-транспортних пригод за участю електричних та гібридних автомобілів [3-5].

**1. Керуючі документи та рекомендації ОРС ЦЗ.** Перший документ нормативної бази, яким керуються оперативно-рятувальні підрозділи це «Статут дій органів управління та підрозділів оперативно-рятувальної служби цивільного захисту під час гасіння пожеж» [1]. У розділі 59, який має назву «Гасіння пожеж в автомобілях з електричною, гібридною електричною системами приводу» викладено наступне:

під час гасіння пожежі в автомобілі з електричною, гібридною електричною системами приводу КГП зобов'язаний: організувати знеструмлення електросистеми автомобіля в моторному відсіку; від'єднати мінусову клему від низьковольтної акумуляторної батареї (кабель чорного кольору); від'єднати кабель високовольтної літій-іонної акумуляторної батареї (оранжевого кольору) від розподільчої коробки; використовувати для гасіння автомобіля розпилену воду, вогнегасні порошки та діоксид вуглецю; у разі гасіння пожежі розпиленою водою:заземлити пожежні стволи та насос

пожежно-рятувального автомобіля; використовувати діелектричні засоби; здійснювати подачу стволів-розпилювачів з відстані не менше 1,5 м від автомобіля. У разі подачі компактних струменів води для змивання палива, що горить під автомобілем, відстань до стволів повинна бути не менше 4 м від автомобіля; заземлити автомобіль з електричною, гібридною електричною системами приводу перед проведенням робіт з деблокування постраждалих; не використовувати піну для гасіння пожежі та не застосовувати дискові різакі під час деблокування постраждалих.

Іншим нормативним документом є Наказ ДСНС № 80 від 28.01.2020 року «Методичні рекомендації щодо порядку ОРС ЦЗ під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами» [2]. У методичних рекомендаціях наведено приклади логотипів електричних автомобілів та приклади аварійних карток на деякі електричні та гібридні електромобілі. Також розглянуто два типи методів відключення високовольтної системи та систем пасивної безпеки.

Для виявлення недоліків існуючою методикою дій та надання необхідних рекомендацій з метою вдосконалення існуючою нормативної бази слід провести суттєвий аналіз досліджень присвячених вивченню пожежної небезпеки електричних та гібридних автомобілів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 26 квітня 2018 року № 340 «Статут дій органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту під час гасіння пожеж» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0801-18#Text>

2. Наказ ДСНС № 80 від 28.01.2020 року «Методичні рекомендації щодо порядку дій аварійно-рятувальних формувань ДСНС під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій (небезпечних подій), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://194.0.148.26/files/2020/1/29/3/80-28.01.2020.pdf>

3. National Fire Protection Association. Electric Vehicle Emergency Field Guide. Quincy, MA. 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bristolfiredepartment.org/uploads/3/4/1/9/34194751/evfg-15-pdf.pdf>

4. Interim Guidance for Electric Vehicle and Hybrid-Electric Vehicles Equipped With High Voltage Batteries. Washington, D.C. 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/interimguide\\_electrichybridvehicles\\_012012\\_v3.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/interimguide_electrichybridvehicles_012012_v3.pdf)

5. Hybrid and EV First and Second Responder Recommended Practice. SAE International, Surface Vehicle Recommended Practice J2990, 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.ctif.org/sites/default/files/news/files/todd\\_mackintosh.pdf](https://www.ctif.org/sites/default/files/news/files/todd_mackintosh.pdf)



### **Шурда Вікторія Ігорівна**

*студентка 3-го курсу факультету № 4 Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Коновалова Валерія Вікторівна**

*студентка 1-го 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 України, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

## **ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИМИ ЗАСОБАМИ**

На сьогоднішній день транспортний засіб (надалі – ТЗ) є джерелом підвищеної небезпеки, а тому на водія покладається величезна відповідальність не тільки за своє життя, а й за життя пішоходів та цілісність майна інших громадян. У наш час водії дуже легковажно відносяться до своїх обов'язків, нехтуючи правилами дорожнього руху та нормами чинного законодавства і досить часто керують ТЗ у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, що підтверджує вражаюча статистика кількості травмованих та загиблих осіб внаслідок вчинення дорожньо-транспортних пригод (надалі – ДТП).

На превеликий жаль, Україна посідає одне із найперших місць в Європі за смертністю та травматизмом на дорогах [1]. Незважаючи на широкий суспільний резонанс, водії не завжди отримують належне адміністративне покарання, що в свою чергу сприяє поширенню серед суспільства небезпечного уявлення про те, що керування у нетверезому стані не є чимось небезпечним та аморальним, а будь-які неприємності, які можуть виникнути через таке керування, легко вирішити.

За статистикою, щодня в дорожньо-транспортних пригодах гине 7 українців, а 60 – отримують травми. За даними Патрульної поліції, із січня до квітня 2021 року в Україні сталося 55 791 ДТП. Це на 23,2% більше, ніж за аналогічний період 2020 року. Зокрема, сталося 5 988 ДТП із загиблими та/або травмованими, було задокументовано 1421 фактів керування водіями транспортними засобами у нетверезому стані [2]. Аби припинити «конвеєр смерті» на дорогах в Україні застосовують Закон № 1446-VIII «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [3].

На нашу думку, ухвалений закон за яким утричі збільшили штрафи за керування ТЗ в нетверезому стані, потребує суттєве доповнення в розширенні методів покарання залежно від кількості алкоголю в крові – аж до кримінальної

відповідальності. Немає диференціації відповідальності від кількості проміле алкоголю у крові. Тобто, в однієї людини може бути «перегар» відучора (так звані остаточні ознаки сп'яніння), а інша може усвідомлено вживати алкоголь в необмеженій кількості та сісти одразу за кермо. Якщо виходити з тексту закону (санкції відповідних номр), то покарані ці люди мають бути однаково, хоча за справедливістю та за досвідом більшості європейських країн відповідальність у них має бути різною. За надвисокий рівень проміле в крові, коли людина усвідомлює високий стан сп'яніння і свідомо керує ТЗ – має наставати кримінальна відповідальність.

Як показує світова практика, навіть на збільшення санкцій в нашій країні одні з найлояльніших штрафів за даний вид правопорушень. Хоча є деякі винятки, і ставлення законодавця до керування ТЗ у стані сп'яніння за кордоном може видатися вам набагато привабливішим. Наприклад, водії в Сполученому Королівстві не порушують закону, якщо знаходяться за кермом з рівнем алкоголю в крові до 0,8 проміле – це найвищий показник в ЄС. Втім, якщо її перевищити, штрафи у Великій Британії можуть досягати необмежених розмірів, водієві загрожує позбавлення права керування мінімум на один рік і в окремих випадках навіть до шести місяців ув'язнення. Більшість довідників для автомобілістів вказують на те, що розмір штрафів, як правило, не перевищує 6500 євро. Але і ця сума в порівнянні зі штрафами в інших країнах ЄС надзвичайно висока. В Китаї нетверезим взагалі краще навіть не наближатися до автомобіля. Допустима норма алкоголю в крові становить 0,5 проміле. При порушенні передбачений штраф в розмірі до 307 \$, 15 діб арешту і позбавлення прав до 6 місяців. А якщо водіння в нетверезому вигляді спричинило смерть людини, винуватця карають стратою. Існувала практика, коли голови страчених вішали на світлофорах, аби показати водіям, що буде з ними, якщо вони сядуть за кермо в нетверезому стані [4].

Вважаємо, що зазначена проблема вимагає комплексного вирішення. Враховуючи сумну статистику наслідків ДТП за участю водіїв, які перебували у нетверезому стані, слід запровадити більш жорстку відповідальність за таке правопорушення, а саме: безальтернативне позбавлення права керування ТЗ назавжди; використання «алкозамків», які блокують замок запалювання автомобіля, якщо водій перебуватиме у стані сп'яніння; введення «пунктів перевірки тверезості», які передбачають, що в певному місці встановлюється додатковий знак про обов'язковість зупинки та надання документів для перевірки на вимогу поліцейського. Поліцейські зупиняють автомобілі із певною визначеною послідовністю. У випадку якщо у поліцейського з'явиться підозра на перебування водія у стані сп'яніння, водій зобов'язаний пройти відповідний огляд. Цей механізм, окрім прямого призначення – виявлення нетверезих водіїв, має ще й є дуже хорошу превентивну дію, адже пункти тверезості встановлюються в місцях, та в час, де існує найбільший ризик керування в стані алкогольного сп'яніння. Працівник поліції має право усунути нетверезого водія від управління ТЗ. Але законом не передбачено при цьому його право вилучати у власника майно, у тому числі автомобіль. Позбавлення права управляти ТЗ представляє собою для власника автомобіля позбавлення

можливості користуватися своїм майном. Це суперечить ст. 41 Конституції України [5].

Таким чином, законодавство про дорожній рух та його безпеку має бути спрямованим на вирішення актуальних для України проблем дорожнього руху шляхом запровадження комплексних законодавчих змін, які забезпечать вирішення проблем безпеки руху на всіх трьох рівнях та позитивно вплинуть на основні складові дорожнього руху – його учасників, транспортні засоби, дороги.

#### **Список використаних джерел:**

1. Infolight : інформ.-аналіт. центр. URL: <http://infolight.org.ua> (дата звернення: 10.05.2022).

2. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення: 10.05.2022 ).

3. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Закон України від 07.07.2016 р. № 1446-VIII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1446-19> (дата звернення: 10.05.2022).

4. Статистика аварійності в Україні. Управління безпеки дорожнього руху. URL: [http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp08\\_2017.pdf](http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp08_2017.pdf) (дата звернення: 10.05.2022).

5. Як штрафують п'яних водіїв в Європі. *Ukr.Media*. URL: <https://ukr.media/auto/265345/> (дата звернення: 10.05.2022).

*Матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції  
(в авторській редакції)  
27 травня 2022 року*

## **БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

**Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.**

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом  
Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції  
«Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану»**

**50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21**