



# ЗБІРНИК

## МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «РОЗВИТОК СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ: ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ»

II десятиліття дій з  
**БЕЗПЕКИ**  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ



**м. Кропивницький**  
**15 листопада 2024 року**

Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 15 листопада 2024 року). Кропивницький, 2024. 223 с.

*Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет  
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ  
(протокол № 4 від 27 листопада 2024 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення», 15 листопада 2024 року.

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

## ЗМІСТ

<b>Атаманенко Ю. Ю.</b> Регулювання дорожнього руху в темний час доби: поліпшення видимості жестів регулювальника	7
<b>Батиргарєєва В. С.</b> Науково-технічний прогрес і стан безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: до кримінологічного аналізу проблеми	9
<b>Бахмат В. Г., Іванцов В. О.</b> Застосування технологій відеофіксації для забезпечення безпечної мобільності та роль судової системи у підтвердженні доказів	13
<b>Білан С. Ю., Топорецька З. М.</b> Адміністративно-правові засади забезпечення територіальної доступності медичної допомоги	16
<b>Бойко В. В., Беспалов Д. О., Тарасюк В. П.</b> Роль транспортного моделювання у повоєнному відновленні України	19
<b>Боровик А. В., Веселов М. Ю.</b> Інклюзивність та сталий розвиток міської мобільності: основні виклики	22
<b>Бреславець Я. О., Макаренко О. Ю.</b> Збереження життя та здоров'я учасників руху	26
<b>Буц К. Д., Горбач-Кудря І. А.</b> Формування безбар'єрної мобільності крізь призму міжнародного досвіду: національні досягнення та перспективи	28
<b>Вайда Т. С.</b> Використання особами з обмеженими можливостями дублюючих органів керування легковими автомобілями як умова забезпечення сталої міської мобільності: огляд технічних рішень	31
<b>Веселов М. Ю.</b> Перспективи розвитку сталої та розумної мобільності в умовах української реальності	36
<b>Вовк Ю. Я., Вовк І. П., Дзюбановська Л. В.</b> Інтеграція цифрових карт в інтелектуальні системи контролю швидкості: проблеми та можливості для автомобільної безпеки	40
<b>Гавриш В. І., Макарова О. П.</b> Аналіз ефективності правових механізмів покарання за порушення правил дорожнього руху	42
<b>Гапоненко В. К., Юнацький М. О.</b> Проблеми вдосконалення правового забезпечення безпеки дорожнього руху	46
<b>Гірін І. В.</b> Сучасний закордонний досвід організації безпеки дорожнього руху	49
<b>Господаренко В. М.</b> Європейська практика покращення безпеки дорожнього руху, досвід для України	52
<b>Градун С. А., Волобуєва О. О.</b> Можливості використання поліграфа під час встановлення обставин дорожньо-транспортних пригод	55
<b>Гречуха В. О., Юнацький М. О.</b> Гендерна рівність у міському транспорті: погляди з міжнародного досвіду та застосування в Україні	57

<b>Григор'єва Н. С., Кіблик Д. В.</b> Превентивна діяльність підрозділів національної поліції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	60
<b>Гриценко К. М., Мелконян А. Г.</b> Оцінка впливу громадського транспорту на якість повітря в містах	63
<b>Гузенко О. П.</b> Актуальні питання екологічної безпеки у фокусі стратегії сталої мобільності	66
<b>Дерев'янка Б. В.</b> Заходи підвищення рівня безпеки руху автомобільного транспорту в Україні	69
<b>Єднак Д. Д., Веселов М. Ю.</b> Організація дорожнього руху як чинник ефективності ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, викликаних повітряними атаками ворога	72
<b>Зернякова М. А., Сафронова Г. В., Дацюк Т. К.</b> Інструменти і механізми сучасної правоохоронної системи та їх роль у формуванні безпечної мобільності в умовах постійного розвитку технологій і глобалізації	75
<b>Зінченко Д. А., Музичук О. М.</b> Вплив діяльності правоохоронних органів на зменшення дорожньо-транспортних пригод у містах	79
<b>Іванцов В. О., Зінченко Д. А.</b> Система прогнозування маршрутів автомобілів як інструмент запобігання злочинам у міському середовищі в Україні	82
<b>Кадала В. В.</b> Взаємозв'язок екологічної безпеки з розвитком сталої мобільності	85
<b>Калініна А. В.</b> Агресивне водіння як вид поведінки водія на дорозі (за матеріалами емпіричного дослідження)	87
<b>Кіріченко К. М., Кадала В. В.</b> Адаптація принципів екологічної безпеки в межах розвитку сталої мобільності в Україні	90
<b>Коваленко Р. І.</b> Аналіз відомих автоматизованих систем керування дорожнім рухом	93
<b>Козленко М. В., Гузенко О. П.</b> Осучаснення змістовності дефініції «Екологічна безпека» в контексті транспортного сегменту	95
<b>Кокін М. С., Доненко В. В.</b> Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану	98
<b>Коллер Ю. С.</b> Сучасні загрози у сфері транспортної безпеки України в умовах воєнного стану	100
<b>Колодяжний М. Г.</b> Безпека дорожнього руху в ЄС та Україні: досвід включеного спостереження	103
<b>Копотун І. М., Рудик М. М.</b> Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	107
<b>Коробкін В. Ф.</b> Надійне екіпірування – основа безпечної роботи поліцейського при нагляді за дорожнім рухом	110

<b>Кубасова О. А., Валєєв Р. Г.</b> Сучасні підходи до безпеки дорожнього руху та перспективи їх реалізації в Україні	113
<b>Лазарєва О. Л., Шинкаренко І. О.</b> Гендерні стереотипи та їх вплив на професійне середовище транспортної індустрії	116
<b>Лендел В. Г., Кадала В. В.</b> Огляд правових сегментів забезпечення екологічної безпеки в сучасних умовах розвитку України	118
<b>Литвиненко Є. В., Кривонос М. В.</b> Вплив правоохоронної діяльності на зниження рівня правопорушень у сфері дорожнього руху	121
<b>Луньова А. О., Юнацький М. О.</b> Залучення громадськості до формування транспортної політики у сфері розвитку міського транспорту	123
<b>Макарова О. П.</b> Методологія судово-експертного аналізу в розслідуванні ДТП та оцінки причин аварійності	125
<b>Марценишин Ю. І., Степанов О. С.</b> Захист життя та здоров'я на дорогах: актуальні питання безпеки перевезень в умовах воєнного стану	129
<b>Миронов Ю. О.</b> Сутність незаконного заволодіння транспортним засобом	131
<b>Мулярчик А. М., Юнацький М. О.</b> Правове забезпечення інклюзивності у міжнародних перевезеннях	134
<b>Наливайко О. І.</b> Роль держави у формуванні політики безпеки дорожнього руху: теоретико-правовий аналіз	136
<b>Науменко В. В.</b> Недоліки правил дорожнього руху – причини ДТП: пропозиції щодо регулювання дорожнього руху	139
<b>Новак О. Є., Золотухіна Л. О.</b> Рівні права та обов'язки жінок та чоловіків у професіях водія, диспетчера, інженера та інших транспортних спеціальностей	142
<b>Нужна Т. О., Сахно А. П.</b> Взаємодія поліції та громади у забезпеченні безпеки на дорогах	145
<b>Пекарська Є. О., Габорець О. А.</b> Інформаційне забезпечення обліку транспортних засобів	147
<b>Пекарський С. П.</b> Оперативне реагування підрозділів поліції на незаконне заволодіння транспортним засобом	150
<b>Пилипенко Д. О.</b> Щодо обставин, які підлягають доказуванню у кримінальних провадженнях за ст. 286 Кримінального кодексу України	153
<b>Пилипенко Є. О.</b> Дотримання гендерної рівності під час підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів	156
<b>Пироженко О. С.</b> Формування безпечної мобільності: окремі аспекти впливу судової системи України	158
<b>Поплінська А. С., Веселов М. Ю.</b> Органи публічної адміністрації в системі збалансованого транспорту	161
<b>Проценко О. В., Пекарський С. П.</b> Гендерна рівність при реалізації права особи на отримання водійського посвідчення	164

<b>Руденко Д. І., Сахно А. П.</b> Причини та наслідки аварійності у сфері безпеки дорожнього руху	167
<b>Санжаров Р. Б.</b> Процесуальне оформлення огляду транспортного засобу, що залишив місце дорожньо-транспортної пригоди з матеріальними збитками	169
<b>Світличний Д. С.</b> Договірна компетенція страховиків і перевізників як чинник захисту життя і здоров'я учасників процесу перевезень	173
<b>Сендік І. Е., Коломоєць О. Д.</b> Забезпечення правопорядку на шляхах евакуації під час воєнного стану: виклики для поліції	176
<b>Собакарь А. О.</b> Розвиток транспортної системи України в умовах глобальних викликів та загроз сучасності	179
<b>Сюравчик В. Г.</b> Стратегічні напрями удосконалення забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	183
<b>Тімчак А. Р., Кривонос М. В.</b> Аналіз європейської практики діяльності правоохоронних органів щодо підвищення безпеки дорожнього руху	188
<b>Ткач А. В., Лук'янов М. О.</b> Економічні наслідки переходу на сталу мобільність	190
<b>Тодераш В. Д.</b> Внесення змін до ПДР України – заходи підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні	192
<b>Трушин К. С., Юнацький М. О.</b> Роль органів місцевого самоврядування в розвитку сталого міського транспорту	197
<b>Хижня О. О., Федорчак І. В.</b> ДТП в Україні: аналіз та заходи поліції	200
<b>Червінчук А. В.</b> Екзаменатори сервісних центрів: водії чи пасажери?	202
<b>Чернявський А. І., Гузенко О. П.</b> Основні виклики екологічної політики та безпеки в контексті транспортної мережі	205
<b>Шахотін В. П.</b> Сутність транспорту як об'єкта публічного контролю	207
<b>Шрамко С. С.</b> Напрями взаємодії громадськості з органами державної влади у сфері безпеки дорожнього руху	210
<b>Штурбабіна В. К., Макаренко О. Ю.</b> Збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху	212
<b>Юзефович Д. В., Санжарова О. В.</b> Взаємодія поліції з органами виконавчої влади та місцевого самоврядування з метою покращення безпеки мобільності	215
<b>Якушева В. В., Макаренко О. Ю.</b> Роль правоохоронної і судової системи у формуванні безпечної мобільності	218
<b>Ящук М. І., Нуянзін О. М.</b> Аналіз доступності об'єктів фонду захисних споруд цивільного захисту для маломобільної групи населення	220

**Атаманенко Юлія Юріївна**

*старша наукова співробітниця науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка технічних наук, старша дослідниця*

## **РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ТЕМНИЙ ЧАС ДОБИ: ПОЛІПШЕННЯ ВИДИМОСТІ ЖЕСТІВ РЕГУЛЮВАЛЬНИКА**

Відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року № 580-VIII (ст. 23) на поліцейських покладено повноваження щодо регулювання дорожнього руху, а також здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху (далі ПДР) його учасниками [1].

Регулювання дорожнього руху є однією з форм забезпечення його безпеки та нормального функціонування. Відповідно до Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306 [2], таке регулювання здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальника (п. 8.1 ПДР). Регулювальником є поліцейський, що виконує регулювання дорожнього руху у форменому одязі підвищеної видимості з елементами із світлоповертального матеріалу за допомогою жезлу, свистка (п. 1.10 ПДР). Також до регулювальника прирівнюються працівники військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та нарукавну пов'язку, жезл, диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець та виконують регулювання у форменому одязі (п. 1.10 ПДР).

Розпорядчо-регулювальні дії у темний час доби поліцейський повинен здійснювати лише на освітленій ділянці дороги у світловідбиваючому спорядженні. Достатня видимість регулювальника забезпечується його екіпіровкою, розташуванням на дорозі, шириною проїзної частини, видом та конфігурацією.

Однак, в темну пору доби в умовах недостатньої освітленості дороги сигнали регулювальника за допомогою жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем) або без нього не достатньо видимі для учасників дорожнього руху, особливо це стосується додаткових сигналів регулювальника. Тому, науковцями Донецького державного університету внутрішніх справ (С. Вітвіцький, А. Червінчук, Ю. Атаманенко, Є. Пилипенко) спільно з першим заступником начальника Департаменту патрульної поліції Національної поліції України (О. Білошицький) було розроблено та запатентовано абсолютно нові **рукавички світловідбивальні для регулювальника** (назва від авторів), які призначені для поліпшення видимості жестів регулювальника в темний час доби в умовах недостатньої освітленості дороги [3].

Рукавички складаються з долонної і тильної частини, спеціальної вставки між частинами та манжету. Долонна та тильна частини виконані суцільно з пальцевими елементами (рис. 1).



*Рис. 1. Загальний вид рукавичок світловідбивальних для регулювальника*

Долонні та тильні частини рукавичок регулювальника виготовлені зі світловідбивальної тканини, яка при денному світлі має природній світло-сірий колір (рис. 2 а), а у темноті, в результаті попадання прямих світлових променів набуває ефекту яскравого білосніжного світіння (рис. 2 б). Світловідбивальна тканина зроблена на основі 100 % поліестеру та на дотик дуже схожа на тонку плащову тканину, яка використовується для пошиття верхнього одягу для повсякденного використання. Тканина має світловідбивальний коефіцієнт  $R > 380$ , що збільшує помітність положень рук людини у темну пору доби до 250 метрів.



*Рис. 2 а. Вид рукавичок при денному світлі*

*Рис. 2 б. Вид рукавичок у темноті, в результаті попадання прямих світлових променів*

Долонна та тильна частини з'єднані між собою трикотажними боковими вставками. Наявний манжет у вигляді пружної трикотажної резинки дозволяє надійно фіксувати рукавичку на зап'ясті регулювальника.

Отже, рукавички світловідбивальні для регулювальника можуть знайти широке застосування у діяльності співробітників Національної поліції України,



військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, чергових на залізничних переїздах, поромних переправах тощо для регулювання дорожнього руху у темну пору доби в умовах недостатньої освітленості дороги.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 15.10.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 25.10.2024).

2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 01.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 25.10.2024).

3. Рукавички світловідбивальні для регулювальника : с. 45718 Україна : № s 2022 00823; заявл. 27.12.2022; опубл. 02.08.2023, Бюл. № 31.

#### **Батиргарєва Владислава Станіславівна**

*директорка Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, головна наукова співробітниця Державної наукової установи «Інститут інформації, безпеки і права» НАПрН України, докторка юридичних наук, професорка*

### **НАУКОВО-ТЕХНІЧНИЙ ПРОГРЕС І СТАН БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: ДО КРИМІНОЛОГІЧНОГО АНАЛІЗУ ПРОБЛЕМИ**

Явище науково-технічного прогресу (далі – НТП) асоціюється насамперед із можливостями, що відкриваються перед людиною внаслідок наукових відкриттів і технологічних досягнень. Однак існує й інший ракурс проблеми, який залишається непоміченим. Цей ракурс має назву – «потенційні ризики і негативні наслідки науково-технічного прогресу». Транспортна сфера в різноманітних її проявах (проектування, машинобудування, експлуатація й ремонт транспортних засобів і споруд, будівництво й обслуговування супутніх інфраструктурних складових, окремих, але достатньо вагомий для осмислення й аналізу тандем «штучний інтелект і машина», транспортна культура, свідомість учасників дорожнього руху тощо) демонструє велику кількість суперечностей, над якими необхідно своєчасно замислитися кримінологам, аби уникнути ще однієї значної проблеми, пов'язаної із дилемою подальшої долі транспорту – «обмежувати», «відмовитися» чи пустити ситуацію на самоплив.

Як це не парадоксально, кримінологічний аналіз проблеми демонструє, що деякі прояви НТП опосередковують навіть вчинення правопорушень, які врастають своїми коренями у сферу правосвідомості особи. І тут цілком

правомірним є запитання: як науково-технічний прогрес погіршує стан правосвідомості та призводить до вчинення і навіть до збільшення кількості правопорушень? Відповідь пов'язується із розумінням ланцюгу «прогрес – свідомість – ДТП». Справа в тому, що новинки такого прогресу, якщо йдеться, приміром, про транспортний засіб, доступні насамперед людям із високим матеріальним статком. І часто можливості, що відкриваються людині завдяки матеріального становищу, створюють ілюзію власної винятковості, надцінності та унікальності, що призводить до «характерної» поведінки на автошляхах. Ця поведінка може пов'язуватися із ризикованою чи агресивною манерою їзди в цілому, із недотриманням правил безпеки дорожнього руху, спектр якого є вельми й вельми широким. Якщо дорожньо-транспортна пригода все ж таки трапляється з вини володільця транспортного засобу преміум-класу, котрий є «уособленням» науково-технічного прогресу, то існує чимало «механізмів» і «способів» уникнути відповідальності за вчинене, чому ми перманентно стаємо свідками у наш час, зайвий раз переконуючись у вибірковості Феміди та обурюючись із цього приводу.

Але, абстрагуючись від моральної складової і правосвідомості особи, пропонуємо розібратися з негативними проявами НТП та впливом останнього на рівень правопорушності в автотранспортній сфері. Отже, спробуємо навести зони небезпеки, пов'язані із НТП в аналізованій сфері.

Про перший такий мінус, на наш погляд, ми фактично зазначали вище. З урахуванням національного менталітету та українських реалій, в яких автомобіль є не просто засобом пересування, а все ще залишається предметом хизування і одночасно заздрощів, володіння коштовною автівкою нерідко призводить до викривлення, а якщо бути відвертими, до падіння рівня правосвідомості водіїв як учасників дорожнього руху. Корені формування відповідної моделі поведінки та подібне ставлення до засобів пересування слід шукати в нашому минулому, коли у сфері автомобілебудування ми не могли похвалитися наявністю й упровадженням передових технологій, не говорячи все про дизайн й комфорт того автопрому, що розраховувався на ринок споживання пересічних громадян. Якщо проаналізувати хроніку дорожньо-транспортних пригод останніх років, то припущення про зв'язок доступності автівок преміум-класу та безвідповідальним ставленням до дотримання правил безпеки дорожнього руху, повторимося, має під собою підґрунтя, адже такий зв'язок є достатньо наочним. Цей зв'язок – прямий шлях до збільшення кількості автотранспортних правопорушень.

Крім того, покращення дорожньої інфраструктури, на яку навіть за часів війни в бюджеті виділяються великі кошти, без її одночасного обладнання приладами контролю за швидкістю, призводить до масового порушення швидкісного режиму. Тут принагідно не можна не згадати про той факт, що Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури у 2024 р. від Уряду України отримало 17,1 (!) млрд грн за програмою «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення». Ці кошти планується спрямувати на будівництво, реконструкцію,

ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, а так само розвиток, будівництво, ремонт, облаштування, модернізацію та утримання пунктів пропуску через державний кордон для автомобільного сполучення тощо [1]. Отже, про інфраструктурні покращення у відповідній сфері держава нібито дбає, проте результат із безпекою руху через незадовільний стан правосвідомості все ще далекий навіть від задовільного.

Ще один аспект НТП в автотранспортній сфері, який викликає занепокоєння у кримінологів, полягає в тому, що внаслідок розвитку і впровадження нових технологій у цілому (автопілот, система автоматичного керування та ін.) відбувається тенденція до збільшення залежності учасників дорожнього руху від технологій як таких. Так, обладнання автомобілів дедалі стає все більш складнішим, із великою кількістю електроніки та програмного забезпечення. Це робить їх більш уразливими для будь-яких технічних несправностей, програмних збоїв, неочікуваних вимкнень систем, хакерських атак та інших проблем, котрі можуть призводити до порушення коректної роботи тих чи інших агрегатів машини та відповідно до створення аварійних ситуацій. Неусунуті своєчасно дефекти чи недоліки в роботі електронних систем у транспортному засобі можуть спричинити аварію або створювати небезпечні ситуації у майбутньому, що збільшуватиме рівень правопорушень, передбачених, зокрема, ст. 287 Кримінального кодексу України (Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації). До того ж за високорозвинутої цифрової системи керування інфраструктурними об'єктами на транспорті останні цілком можуть стати об'єктами кібератак. Це призводитиме до створення небезпеки для дорожнього руху, оскільки зламані системи можуть спричинити аварії або викликати інші небезпечні ситуації. Зауважимо, що кримінально-правова кваліфікація подібних діянь може бути достатньо «різноманітною» і не пов'язаною безпосередньо з автотранспортною злочинністю.

Ще один «наслідок» НТП так само напряду пов'язується зі світом криміналу. Справа в тому, що велика кількість автомобілів призводить до того, що у випадку необхідності (наприклад, під час перетину державного кордону, на блокпостах тощо) неможливо ретельно їх перевірити з метою виявлення незаконного перевезення осіб або заборонених товарів, речовин та ін., не створюючи істотної затримки руху. До того ж збільшення кількості автономних транспортних засобів може створювати можливість навіть для вчинення злочину з використанням дистанційного управління таким транспортними засобами. І тут йдеться не лише про нелегальне перевезення осіб, заборонених предметів і речовин, включаючи зброю, наркотики, а й про вчинення правопорушень насильницького характеру, в яких автомобіль використовується як знаряддя, наприклад, вбивства або спричинення тілесних ушкоджень. Таким чином, подібні транспортні засоби несуть в собі певний потенціал небезпеки, що робить вразливими як учасників дорожнього руху, так і суспільні відносини в цілому, що виникають із приводу експлуатації транспортних засобів.

Як це недивно, але НТП, яким помічена автотранспортна сфера, призводить до збільшення кількості кіберзлочинів як таких. Адже кіберзлочинці можуть отримувати доступ до систем програмного забезпечення автомобіля і використовувати їх для крадіжки особистої інформації, здійснення контролю над транспортним засобом або, повторимося, навіть використовувати автомобіль як своєрідну зброю для вчинення дистанційних атак із терористичними цілями, що приводитиме до пошкодження майна та (або) масової загибелі людей, а так само з метою вбивства або спричинення тілесних ушкоджень комусь з учасників дорожнього руху, про що сказано вище.

Науково-технічний прогрес створює фактично нові інструменти щодо збільшення можливостей для «фізичних» крадіжок авто-мототранспорту. За свідченням правоохоронців, з якими вдалося поспілкуватися під час проведення цього дослідження, нові технології, такі, наприклад, як безключовий доступ, – це нова сторінка в історії викрадення транспортних засобів, особливо якщо за «справу» береться досвідчений злочинець-«технар». Таким чином, у цифрову еру найбільш поширеними способами заволодіння чужими автомобілями є угони за допомогою застосування кодграббера, системи безключового доступу (Smart Key) та зі зломом електронних систем [2].

Нарешті, симбіоз людського фактору і використання розвинених цифрових технологій, таких як мобільні телефони, GPS-навігація та інші електронні пристрої, може ставити причиною елементарного відволікання уваги водіїв від дорожнього руху. Це, у свою чергу, безумовно, збільшує ризик виникнення аварій через зниження рівня пильності на дорозі або відсутність належного контролю у такі моменти над дорожньою обстановкою.

Таким чином, кримінологічний аналіз проблеми впливу досягнень людства на стан безпеки в автотранспортній сфері показує, що НТП призводить як до позитивних, так і негативних наслідків. В автотранспортній сфері це тягне за собою збільшення можливостей для злочинців та відповідно зростання ризиків безпеці громадян та їх майна. Ці ризики важливо завжди мати на увазі з тим, щоб своєчасною попереджати їх, розробляючи стратегії для зменшення негативного впливу відповідних досягнень прогресу. При цьому головним тут є розуміння того, що вплив НТП на безпеку дорожнього руху і експлуатацію транспорту є комплексним. Тому продовжуючи впровадження й підтримку новітніх технологій, що сприяють покращенню безпеки та рівня комфорту, одночасно треба враховувати й можливі ризики та виклики, що виникають разом з упровадженням подібних технологій.

### **Список використаних джерел:**

1. Тарасовський Ю. Уряд спрямував на ремонт та утримання доріг 1,7 млрд грн. URL: <https://forbes.ua/news/uryad-spryamuvav-na-remont-ta-utrimannya-dorig-171-mlrd-grn-23022024-19441> (дата звернення: 05.11.2024).
2. ТОП-10 способів викрадення автомобіля. URL: <https://130.com.ua/uk/top10-sposobov-ugona/> (дата звернення: 05.11.2024).

## **Бахмат Володимир Григорович**

*курсант навчально-наукового інституту № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, рядовий поліції*

## **Іванцов Володимир Олександрович**

*начальник відділу аспірантури (ад'юнктури) і докторантури, професор кафедри адміністративної діяльності Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції (науковий керівник)*

### **ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНОЛОГІЙ ВІДЕОФІКСАЦІЇ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ ТА РОЛЬ СУДОВОЇ СИСТЕМИ У ПІДТВЕРДЖЕННІ ДОКАЗІВ**

Сучасні транспортні системи стикаються з новими викликами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що обумовлено зростанням інтенсивності руху, технічними нововведеннями та підвищенням вимог до правопорядку. Одним із ефективних інструментів, що сприяє зменшенню кількості аварій, забезпеченню правопорядку та підвищенню рівня безпеки учасників дорожнього руху, є технологія відеофіксації. Використання відеокамер для контролю руху транспорту та виявлення порушень стає обов'язковою складовою сучасної інфраструктури багатьох міст та країн.

Технології відеофіксації є важливим компонентом сучасної транспортної інфраструктури, спрямованим на підвищення рівня безпеки всіх учасників дорожнього руху. Завдяки швидкому розвитку цифрових технологій, системи відеоспостереження вже давно перестали бути лише інструментом нагляду. Сьогодні вони є комплексними інтелектуальними платформами, які забезпечують автоматичний аналіз, фіксацію порушень, розпізнавання об'єктів та реагування на нестандартні ситуації. Така автоматизація сприяє оперативному виявленню потенційних загроз, що дозволяє запобігати інцидентам на ранніх етапах та забезпечувати високий рівень безпеки на дорогах. Відеофіксація стає основою для формування єдиного інформаційного простору, який дозволяє контролювати стан дорожнього руху в реальному часі. Однією з ключових функцій таких систем є автоматичне розпізнавання номерних знаків транспортних засобів, що забезпечує ефективний контроль за дотриманням швидкісного режиму та інших правил дорожнього руху. Завдяки цьому можна не лише фіксувати порушення, але й швидко виявляти транспортні засоби, які перебувають у розшуку або залучені до правопорушень. Ця технологія стає важливою частиною безпеки в містах, де високий рівень транспортного потоку вимагає постійного контролю. Одним із ефективних рішень є мобільні системи відеофіксації, які встановлюються на патрульних автомобілях. Вони дозволяють контролювати дорожню ситуацію в динамічному режимі, переміщуючись за маршрутом патруля, і мають високу гнучкість у використанні. Завдяки цьому патрульні мають можливість не лише

оперативно фіксувати порушення, але й реагувати на аварійні ситуації, що потребують негайного втручання [1]. Ще однією перспективною технологією є використання дронів для моніторингу дорожнього руху, які дозволяють здійснювати відеоспостереження у важкодоступних місцях, а також у зонах з інтенсивним рухом, де стаціонарні камери можуть не охоплювати всієї території. Системи відеофіксації також забезпечують збереження зібраних даних, що дозволяє проводити ретроспективний аналіз подій. Це стає особливо корисним для аналізу причин та обставин дорожньо-транспортних пригод, що дозволяє згодом вносити зміни до інфраструктури або вдосконалювати існуючі правила дорожнього руху для запобігання подібним випадкам у майбутньому. Наприклад, аналіз аварійних ділянок за допомогою записів з камер дозволяє визначати ділянки з підвищеною аварійністю та вчасно вживати заходів, таких як встановлення додаткових знаків, обмеження швидкості чи реконструкція дорожнього полотна. Технології відеофіксації також сприяють підвищенню дисципліни водіїв, оскільки вони знають про наявність камер та можливість бути притягнутими до відповідальності за порушення [2]. Це в свою чергу сприяє зниженню кількості правопорушень і підвищенню культури водіння. Крім того, розширення систем відеофіксації дозволяє комплексно підходити до регулювання дорожнього руху, використовуючи відеодані для оптимізації транспортних потоків, зменшення заторів та мінімізації екологічного впливу транспорту на навколишнє середовище.

На нашу думку, технології відеофіксації не лише підвищують рівень безпеки на дорогах, але й сприяють створенню комплексної транспортної інфраструктури, що забезпечує ефективне управління мобільністю в умовах сучасних міст.

Судова система відіграє критично важливу роль у процесі визнання та підтвердження доказів, отриманих за допомогою відеофіксації, що стає особливо актуальним у справах, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху та дорожньо-транспортними пригодами. Оскільки технології відеозапису дедалі більше впроваджуються у процес контролю за дотриманням законів, суди стикаються з необхідністю оцінювати легітимність таких доказів, встановлювати їхню надійність та визначати їх допустимість у судових процесах. Одним із ключових аспектів цього процесу є підтвердження автентичності відеоматеріалів, що включає перевірку на відсутність маніпуляцій, змін чи інших спроб вплинути на правдивість інформації. Щоб бути визнаними доказами в суді, відеозаписи повинні відповідати високим стандартам якості, мати чіткий час і дату зйомки, а також забезпечувати розпізнавання транспортних засобів чи осіб, причетних до інциденту. Суддя або експерт має переконатися, що запис зроблений у належних умовах, без технічних збоїв чи інших факторів, що могли б спотворити зображення або звук. Також важливою вимогою є належне зберігання відеоматеріалів від моменту їх отримання до моменту подання до суду. Будь-яке порушення ланцюга зберігання може поставити під сумнів достовірність запису та призвести до його виключення зі списку допустимих доказів [3]. Для

забезпечення об'єктивності судової оцінки відеофіксації важливу роль відіграє залучення кваліфікованих експертів, які мають знання та досвід роботи з такими технологіями. Експерт може підтвердити технічну автентичність запису, виключити можливість його редагування або фальсифікації, а також надати роз'яснення суду щодо технічних аспектів, які можуть бути вирішальними при ухваленні рішення. Така практика є необхідною, оскільки технології відеофіксації швидко розвиваються, і судові органи повинні враховувати новітні методи обробки, аналізу та збереження цифрових доказів. Суди також стикаються з питанням приватності і захисту персональних даних, адже відеозаписи нерідко містять зображення третіх осіб, що не мають відношення до справи. Це потребує дотримання законодавства про конфіденційність і забезпечення того, щоб права громадян не були порушені. У зв'язку з цим важливим аспектом є регулювання доступу до відеодоказів і використання цих матеріалів лише в рамках судового процесу [4]. Дотримання стандартів конфіденційності та прав людини є важливим кроком для легітимного використання технологій відеофіксації у судових провадженнях. Крім технічних і правових аспектів, судова система має враховувати етичні питання, пов'язані з використанням відеофіксації. Важливо забезпечити баланс між правом на безпеку та правом на приватність, оскільки надмірне використання технологій спостереження може призвести до зловживань і втрати довіри громадськості до системи правосуддя. Суди повинні бути обережними у використанні таких доказів, забезпечуючи дотримання прав усіх учасників процесу, що є ключовим для збереження довіри до судової системи.

Ми вважаємо, що роль судової системи у підтвердженні доказів відеофіксації є багатогранною і потребує комплексного підходу, який враховує правові, технічні та етичні аспекти. Судді мають бути готові до використання новітніх технологій, постійно вдосконалюючи свої знання та навички, щоб належно оцінювати відеоматеріали як докази. У кінцевому підсумку, надійність судового розгляду та винесення справедливих рішень значною мірою залежить від того, наскільки об'єктивно і професійно було здійснено оцінку відеодоказів у кожному окремому випадку.

Отже, можна зробити висновок, що технології відеофіксації стали невід'ємною складовою сучасної системи безпеки дорожнього руху, сприяючи зменшенню кількості правопорушень і підвищенню безпеки учасників руху. Вони дозволяють не лише фіксувати порушення та оперативно реагувати на них, а й забезпечують збереження доказів, що є важливим аспектом для розгляду справ у суді. Судова система, у свою чергу, відіграє вирішальну роль у підтвердженні правомірності та об'єктивності відеодоказів, що вимагає високих стандартів зберігання, обробки та автентифікації відеоматеріалів. Здатність судів об'єктивно оцінювати відеодокази та дотримуватися вимог конфіденційності є запорукою справедливості та довіри суспільства до судових процесів. Ефективне використання технологій відеофіксації в поєднанні з прозорим судовим розглядом дозволяє підвищити безпеку на дорогах і

зміцнити правопорядок, що вимагає від правової системи постійного розвитку та адаптації до новітніх технологічних викликів.

### **Список використаних джерел:**

1. Гунько А. А. Особливості застосуванням безпілотного літального апарату в ході огляду місця події під час розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2024. № 5. С. 785–790.

2. Зінченко Д. А. Засоби юридичної техніки в контексті захисту прав людини. *Мова і право. МВС України*. Дніпро, 2023. С. 87–89.

3. Зінченко Д. А., Звірянський Г. В. Інтеграція баз даних кримінальних відомостей як засіб підвищення ефективності розслідування. *Застосування інформаційних технологій у правоохоронній діяльності: матеріали круглого стола*, 14 грудня 2023 року. С. 101–104.

4. Сорочишин М. М. Сучасні технології виявлення та розслідування правопорушень у правоохоронній діяльності. *Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих учених, курсантів та студентів. МВС України*. Харків : ХНУВС, 2024. С. 620–622.

### **Білан Станіслав Юрійович**

*здобувач Науково-дослідного інституту публічного права*

### **Топорецька Зоряна Миколаївна**

*провідна наукова співробітниця наукової лабораторії № 1 науково-організаційного центру Національної академії Служби безпеки України, докторка юридичних наук, доцентка (наукова керівниця)*

## **АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ДОСТУПНОСТІ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ**

Забезпечення територіальної доступності медичної допомоги походить від конституційної гарантії, закріпленій в ст. 49 Основного Закону, де вказано, що існуюча мережа закладів охорони здоров'я не може бути скорочена [1].

За порушення такої конституційної гарантії в ст. 184 КК України передбачено кримінальну відповідальність. Відповідно до ч. 2 ст. 184 КК України незаконне скорочення мережі державних і комунальних закладів охорони здоров'я карається штрафом до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або пробачійним наглядом на строк до трьох років [2].

Питання територіальної доступності медичної допомоги сьогодні стоїть дуже гостро. Ключовою реформою, спрямованою на забезпечення територіальної доступності медично допомоги, стало прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо



підвищення доступності медичної та реабілітаційної допомоги у період дії воєнного стану» від 29 липня 2022 року № 2494-ІХ, яким передбачено, що: «З метою забезпечення територіальної доступності якісної медичної та реабілітаційної допомоги населенню визначається госпітальний округ. Госпітальний округ поділяється на госпітальні кластери, в межах яких організовано комплексний доступ населення до медичного обслуговування в стаціонарних умовах. Межі госпітальних округів та госпітальних кластерів, порядок їх визначення та функціонування, а також порядок визначення кластерних, надкластерних та інших видів закладів охорони здоров'я, що входять до спроможної мережі закладів охорони здоров'я госпітального округу, визначаються Кабінетом Міністрів України на основі потреб населення у комплексному медичному обслуговуванні в стаціонарних умовах» [3]. На нашу думку, територіальна доступність не повинна враховувати потребу в медичному обслуговуванні населення лише в стаціонарних умовах, адже стаціонар є крайнім заходом у разі, якщо особа не отримала своєчасну амбулаторну медичну допомогу. При цьому, про територіальну доступність амбулаторної допомоги в цьому законопроекті не вказано нічого.

Враховуючи характер війни, масштабність пошкоджень та руйнувань, критично важливими стають процеси відновлення закладів охорони здоров'я та побудови сучасної системи охорони здоров'я, в першу чергу на територіях, де була значно пошкоджена інфраструктура. Але відновлення закладів охорони здоров'я має відбуватися комплексно і з урахуванням інноваційних підходів до формування мереж закладів охорони здоров'я задля уникнення фрагментації послуг і попередження створення надлишкових потужностей. Тому, на нашу думку, дуже важливо було визначити реальну територіальну потребу населення у медичних послугах на кожній території, не лише які надаються в стаціонарних, але й в амбулаторних умовах, а також за місцем проживання (перебування) пацієнта.

Тривалий час в Україні не було запроваджено принципи госпітального планування. Заклади охорони здоров'я не були об'єднані в мережу ні функціонально, ні організаційно, що збільшувало фрагментарність послуг і знижувало їх якість та безпеку для пацієнтів. В такій ситуації неможливо розробити оптимальні маршрути пацієнтів і контролювати якість надання медичної допомоги.

Саме тому КМУ від 28 лютого 2023 року № 174 «Деякі питання організації спроможної мережі закладів охорони здоров'я» затверджено Порядок функціонування госпітальних округів і госпітальних кластерів та встановлення їх меж (далі – постанова № 174) [4].

Вказаним документом не визначено критерії для затвердження спроможної мережі та для створення планів розвитку госпітальних округів, тому місцеві органи самостійно визначають, як їх формувати. 20 грудня 2023 року МОЗ було погоджено плани розвитку госпітальних округів. Всього у 19 областях до спроможної мережі увійшли 562 лікарні. З них 123 – надкластерні, 157 – кластерних та 282 – загальні. До реформи на цей час

залучені області, де не ведуться активні бойові дії. Наразі спроможна мережа не впроваджується у Запорізькій, Донецькій, Луганській, Херсонській, Миколаївській областях та на території АР Крим. Однак протягом 6 місяців після припинення воєнного стану ці регіони мають подати пропозиції щодо визначення спроможної мережі закладів охорони здоров'я [5]. Крім того, досі не затверджено спроможну мережу для міста Києва, оскільки очевидно що запропоновані для всієї України загальні критерії не підходять для міста Києва, враховуючи кількість населення та особливий статус міста.

Вважаємо вкрай неправильним територіальну доступність закладу визначати через економічну складову і фактично фінансову доступність медичної допомоги для населення, оскільки, щоб забезпечити фінансову стійкість ЗОЗ має надавати певні платні послуги, а доступність медичної допомоги для населення включає фінансову доступність тобто безоплатність для громадян.

Для забезпечення територіальної доступності медичної допомоги пропонуємо сьогодні реалізувати такі заходи:

– поступове вдосконалення транспортної доступності до закладів охорони здоров'я, що входять до спроможної мережі». При цьому, транспортна доступність має означати не лише наявність маршрутів між населеними пунктами, але й такий графік їх курсування, який би дозволив не лише виїхати до закладу і потрапити на прийом у робочий час, але й повернутись додому, адже наразі багато маршрутів з сільських населених пунктів не дозволяють пацієнтам вчасно доїхати до районного чи обласного центру, де є потрібний багатопрофільний лікарняний заклад, потрапити вчасно на прийом і пройти всі призначені дослідження, що призводить до додаткових витрат пацієнта і робить медичну допомогу не лише територіально, але й фінансово недоступною через додаткові витрати на транспорті необхідність проживання (крім стаціонару) під час отримання медичної допомоги;

– розвитку аеромедичної евакуації в усіх областях, але про її системний розвиток можна говорити після закінчення війни на території нашої держави, що обумовлено, у тому числі, безпековими факторами;

– розвитку кадрової спроможності, підвищення продуктивності праці та забезпечення безперервності професійного розвитку працівників охорони здоров'я різних спеціальностей, мультидисциплінарних команд в різних сферах медичного обслуговування в межах госпітального округу;

– розвитку медицини в сільських населених пунктах;

– розробити порядок роботи мобільних бригад з надання медичної допомоги та запровадити їх роботу в населених пунктах, де знищені чи пошкоджені заклади охорони здоров'я;

– забезпечити роботу пересувних мобільних аптек та дозволити надсилання ліків через поштових операторів.

До сьогодні мобільні бригади надавали лише медичну допомогу і не постачали ліків, але, на нашу думку, в умовах війни зараз мобільна бригада має бути обладнана пересувним аптечним пунктом з переліком мінімально

необхідних ліків, які можуть бути видані за програмою медичних гарантій «Доступні ліки» пацієнту одразу на місці прийому.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конституція України від 28.06.1996 р. URL: <http://surl.li/bplzrh> (дата звернення: 04.11.2024).

2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n1203> (дата звернення: 04.11.2024).

3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо підвищення доступності медичної та реабілітаційної допомоги у період дії воєнного стану : Закон України від 29.07.2022 р. № 2494-IX. URL: <http://surl.li/rbctkq> (дата звернення: 04.11.2024).

4. Деякі питання організації спроможної мережі закладів охорони здоров'я : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2023 р. № 174. URL: <http://surl.li/orjvox> (дата звернення: 04.11.2024).

5. МОЗ погодило плани розвитку госпітальних округів спроможної мережі медзакладів. URL: <http://surl.li/iknvnw> (дата звернення: 04.11.2024).

#### **Бойко Віталій Васильович**

*заступник директора Товариства з обмеженою відповідальністю «Беспалов ЛАБ»*

#### **Беспалов Дмитро Олександрович**

*старший викладач кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури*

#### **Тарасюк Володимир Петрович**

*асистент кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук*

## **РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО МОДЕЛЮВАННЯ У ПОВОЄННОМУ ВІДНОВЛЕННІ УКРАЇНИ**

Після значних руйнувань, зумовлених війною, відбудова транспортної інфраструктури повинна стати основою для відновлення і подальшого економічного зростання України, покращення мобільності населення та стимулювання інвестицій в українську економіку. Повоєнне відновлення України з дотриманням принципу «Build Back Better» вимагає комплексного підходу до розвитку транспортної інфраструктури, і однією з ключових складових цього процесу має бути транспортне моделювання. Його використання на стадії розробки і вибору проектних рішень дозволяє оптимізувати взаємодію усіх учасників дорожнього руху, підвищити їх

безпеку руху, знизити рівень емісії шкідливих речовин та витрату паливно-енергетичних ресурсів тощо.

Швидке відновлення передбачає застосування узгодженої стратегії, в якій транспортне моделювання надає практичні рішення для досягнення цілей, зокрема дозволяє забезпечити:

#### 1. Планування пріоритетів відновлення.

Транспортна модель як інструмент планування дозволяє ідентифікувати найбільш критичні ділянки транспортної мережі, що потребують першочергового відновлення. Це допомагає оптимізувати використання ресурсів, зосереджуючи увагу на ключових транспортних коридорах, важливих для забезпечення безперервного руху людей і товарів.

#### 2. Оцінку економічного ефекту.

Моделювання дозволяє передбачити економічний вплив відновлення транспортної інфраструктури на розвиток окремих територій чи всієї країни. Оцінка потоків людей і товарів допомагає визначити економічну доцільність інвестицій у ті чи інші маршрути, що сприяє відбудові економіки країни.

#### 3. Оптимізацію логістичних ланцюгів.

Відновлення транспортних коридорів та пунктів пропуску є критично важливим для забезпечення стабільності постачання товарів, особливо гуманітарної допомоги, медичних та будівельних матеріалів. Моделювання допомагає оцінити та налаштувати оптимальні логістичні ланцюги, що мінімізує затримки й витрати.

#### 4. Підвищення безпеки руху.

Застосування моделей дає змогу проектувати транспортну мережу з врахуванням нових реалій та ризиків, що забезпечує вищий рівень безпеки для учасників дорожнього руху. У повоєнний період це надзвичайно важливо, оскільки пошкоджена інфраструктура може бути особливо небезпечною.

#### 5. Енергетична та екологічна стійкість.

У відбудові інфраструктури важливо врахувати екологічні та енергетичні аспекти, щоб мінімізувати витрати паливно-енергетичних ресурсів та шкідливий вплив на навколишнє середовище. Транспортне моделювання дозволяє розрахувати найбільш енергетично та екологічно безпечні маршрути та проєкти, які сприяють зменшенню викидів вуглецю й захисту природних ресурсів.

#### 6. Підтримка інтеграції з міжнародними транспортними коридорами.

Після війни важливо відновити інтеграцію країни в міжнародні транспортні коридори. Моделювання дає змогу оцінити, які транспортні ланцюги мають найбільший потенціал для міжнародної співпраці, і планувати інфраструктуру відповідно до європейських стандартів, що полегшить зовнішньоторговельні зв'язки та покращить доступ до зовнішніх ринків.

Методи транспортного моделювання, що застосовуються, повинні враховувати особливості поставлених завдань, а вихідні дані дозволяти оцінювати ступінь досягнення визначених цілей. Транспортна модель, у залежності від масштабу завдань, може охоплювати територію від цілого

регіону до окремого перехрещення [1] та бути розроблена з використанням різних програмних продуктів, найпоширенішими серед яких в Україні є програмне забезпечення компанії PTV Group [2]. При цьому для розробки детальних транспортних моделей використовується програмний комплекс PTV Vissim, а для макроскопічних транспортних моделей – PTV Visum.

PTV Vissim – це програмне забезпечення для детального транспортного моделювання, яке широко використовується для аналізу та оптимізації локальних об'єктів дорожньої інфраструктури. Завдяки можливостям детального моделювання поведінки водіїв та транспортних засобів, PTV Vissim дає змогу реалістично відтворювати транспортні потоки та оцінювати вплив різних інфраструктурних рішень на дорожній рух та ефективність його функціонування.

PTV Visum – це програмне забезпечення для стратегічного рівня транспортного моделювання, призначене для планування та аналізу транспортної інфраструктури на рівні населеного пункту, регіону чи всієї країни. Завдяки PTV Visum можна оцінювати та прогнозувати попит на транспортні послуги, визначати оптимальні маршрути для громадського транспорту, аналізувати навантаження на дороги та оцінювати економічну доцільність різних інфраструктурних проєктів тощо. Цей програмний комплекс дозволяє створювати багатопланові моделі з метою оцінки різних сценаріїв розвитку територій для короткострокових, середньострокових та довгострокових прогнозних періодів транспортного планування.

Транспортне моделювання вже давно і широко застосовується у світі як інструмент для обґрунтування ефективності інфраструктурних рішень. Необхідність застосування транспортного моделювання регламентується і кількома Державними будівельними нормами (ДБН) України, зокрема:

- ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій» [3] регламентує, що транспортне моделювання має використовуватись для оцінки транспортних потоків, розробки оптимальних схем руху транспорту та пішоходів, а також для прогнозування навантаження на дорожню мережу;

- ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів» [4] вказує на важливість моделювання транспортних потоків для забезпечення належної організації дорожнього руху, підвищення безпеки та ефективності використання вулиць та доріг;

- ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги» [5] підкреслює важливість використання транспортного моделювання при проєктуванні автомобільних доріг для аналізу поточного та прогнозованого трафіку, що дозволяє розрахувати пропускну здатність доріг і оптимізувати їх проєктні параметри.

Отже, чинні в Україні нормативні документи ДБН підкреслюють важливість застосування транспортного моделювання під час розробки та вибору планувальних рішень об'єктів транспортної інфраструктури, що є особливо важливим у контексті повоєнного відновлення України, адже дозволяє обґрунтовано планувати інфраструктурні рішення, ефективно

розподіляти ресурси та забезпечувати надійне функціонування транспортної системи.

#### **Список використаних джерел:**

1. Тарасюк В. П. Особливості використання транспортного моделювання при визначенні енергетичних витрат на вулично-дорожній мережі міст. *Сталий розвиток інфраструктури авіаційного транспорту: проблеми утримання та відновлення* : матеріали I Всеукраїнск. наук.-практ. конф., Київ, 26-28 березня 2024 р. Київ : НАУ, 2024. С. 84–86.

2. МР Б.2.2-37641918-928:2023 Методичні рекомендації з моделювання транспортних потоків під час оцінювання ефективності проєктних рішень щодо дорожньої інфраструктури. Київ : ДП «Національний інститут розвитку інфраструктури», 2023. 70 с.

3. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій. Київ : Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2019. 185 с.

4. ДБН В.2.3-5-2018 Вулиці та дороги населених пунктів. Київ : Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018. 61 с.

5. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. Київ : Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2015. 113 с.

#### **Боровик Артем Вікторович**

*студент I курсу магістратури Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

#### **Веселов Микола Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

### **ІНКЛЮЗИВНІСТЬ ТА СТАЛИЙ РОЗВИТОК МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ: ОСНОВНІ ВИКЛИКИ**

Концепція інклюзивного розвитку міст в останній час набула великої популярності у зарубіжній урбаністиці. Застосована в багатьох програмних документах розвитку європейських міст, вона передбачає, що «кожен суб'єкт економіки є важливим, унікальним, цінним для суспільства і має (або повинен мати) можливості для задоволення власних потреб та інтересів» [1]. Інклюзивний розвиток є стратегічним пріоритетом, визначеним низкою програм Європейського союзу «Європа – 2020», Глобальних Цілей сталого

розвитку 2030 тощо. В умовах активної євроінтеграції поєднання цих двох пріоритетів: «інклюзивності» та «сталості мобільності», – має стати концептуальними принципами побудови української політики у сфері розбудови комплексної транспортної системи тощо. У цих тезах ми ставили за мету звернути увагу на окремих аспектах запровадження інклюзивності в розбудові сталої міської мобільності.

1. Інклюзивна урбанізація та стала міська мобільність як ключові фактори безбар'єрного простору: зазначені аспекти відіграють вирішальну роль у реалізації «Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року». Ця стратегія спрямована на створення середовища, яке забезпечує рівні можливості для всіх громадян, незалежно від їхнього стану здоров'я чи соціального статусу [2]. Особливу увагу потрібно приділяти людям з обмеженими можливостями, які все частіше з'являються на вулицях міст України. Сучасні виклики, такі як зростання кількості осіб із інвалідністю через воєнні дії та демографічні зміни, вимагають адаптації інфраструктури міст [3, с. 197].

2. Цілісність як фундамент інклюзивності: розглядаючи питання цілісності в першу чергу потрібно звертати увагу на можливості людей дістатися до будь-якої точки міста без значних перешкод при цьому. Звертаючись до певних досліджень міського транспорту можна зробити висновок, що доступний міський транспорт є невід'ємним елементом, що забезпечує міську мобільність та соціальну інтеграцію, особливо для людей з обмеженими фізичними можливостями [3, с. 5–7].

3. Роль універсального дизайну в міському середовищі – такий підхід є основою для розбудови інклюзивних міст. Завдяки розробці подібного дизайну кожен член суспільства зможе почувати себе необмеженим в своїй свободі пересування, зможе почувати себе на рівні з іншими членами цього суспільства [3, с. 198].

4. Міжнародний досвід та кращі практики: завдяки аналізу апробованих практик ми можемо уникнути невдалих рішень і одразу перейняти дійові засоби та методи, які як найкраще допомагають впоратися з покращенням міського транспорту та зручність для усіх громадян. На прикладі низки розвинутих країн світу можна побачити активне застосування цифрових технологій для управління транспортом та забезпечення комфорту для інклюзивних людей [4, с. 8–10].

5. Екологічна стійкість та міська мобільність: важливим фактором у розбудові новітньої системи міського транспорту являє собою екологічна безпека громадян та дотримання міжнародних екологічних стандартів. Інвестування в сталі транспортні системи є ключовим для створення екологічно безпечного та комфортного міського середовища [4, с. 12].

6. Важливість залучення громадськості та міжсекторного партнерства: для ефективної реалізації інклюзивних ініціатив необхідна співпраця між урядом, місцевими громадами, бізнесом та науковими установами.

Міжсекторне партнерство забезпечує доступ до інноваційних рішень і дозволяє оптимізувати використання ресурсів [3, с. 199].

7. Значення доступного міського простору: сучасні міста повинні бути пристосовані для всіх груп населення, включаючи людей з обмеженими можливостями, літніх осіб, батьків з дітьми та інших. Як зазначено на порталі «Хмарочос», доступність є важливим показником загальної якості життя у місті. Міський простір, зокрема громадський транспорт, вулиці та інфраструктура, повинен проектуватися з урахуванням універсального доступу. Це забезпечує більше можливостей для пересування і активної участі в житті міста для всіх його жителів [5].

8. Вплив доступності на економічний розвиток: дослідження доводять, що міста, які активно інвестують у доступну інфраструктуру, отримують економічні переваги. Наприклад, покращення умов для людей з обмеженими можливостями сприяє збільшенню робочих місць, підвищенню ефективності працівників і розширенню доступу до товарів та послуг. Але для цього потрібно, щоб держава забезпечила можливості їхнього безбар'єрного пресування.

9. Виклики в розбудові доступних міст: незважаючи на очевидні переваги, створення безбар'єрного міського середовища часто стикається з низкою труднощів. Одним із головних викликів є фінансові обмеження та нестача політичної волі. Інший фактор – це низька обізнаність громадськості про важливість створення рівних умов для всіх людей тому, що більшість з нас не замислюється про проблеми інклюзивності [5].

10. Інклюзивна міська інфраструктура та її вплив на соціальну інтеграцію: інклюзивна інфраструктура, що враховує потреби людей з обмеженими можливостями, робить міста більш згуртованими. Наприклад, доступні тротуари, зупинки громадського транспорту та пішохідні зони сприяють тому, щоб усі мешканці мали рівний доступ до можливостей [4, с. 13–15].

11. Транспортна політика: приклад найкращих світових практик. У розвинутих країнах транспортна політика базується на принципах сталості та інклюзивності. Як свідчать дані з «Хмарочос», низка міст у Європі інвестують у розвиток громадського транспорту, який є доступним для всіх. Створення інклюзивних транспортних систем не тільки покращує мобільність, але й знижує рівень автомобілізації, що позитивно впливає на екологічну ситуацію [5].

12. Використання технологій для покращення доступності: технологічні інновації можуть значно покращити доступність міських просторів. Так само як доступність міського простору для всіх, важливо розуміти, що ми живемо в умовах цифровізації і том уважливо мати певні додатки для відслідковування пересування транспорту у реальному часі, можливість для людини виклику певної допомоги в один клік [3, с. 198–199].

13. Стале планування міської мобільності. Одним із важливих аспектів сталого планування є інтеграція різних видів транспорту та розвиток пішохідної інфраструктури. Н. В. Павліха наголошує на тому, що оптимізація



маршрутів громадського транспорту та впровадження велосипедних доріжок сприяють зниженню рівня забруднення і покращують якість життя у місті [2, с. 16–18].

Отже, у сучасному міському середовищі, яке прагне стати сталим і соціально справедливим, створення інклюзивного міського простору є ключовим викликом. Інклюзивна впорядкованість та стійка міська мобільність, що базується на принципах доступності, універсального дизайну та соціальної відповідальності, сприяють не лише підвищенню якості життя громадян, а й економічному розвитку та екологічній збалансованості міста. Успішні приклади міжнародних практик та використання технологій свідчать, що комплексний підхід до планування транспортної інфраструктури забезпечує більший доступ до міських можливостей та зменшує негативний вплив на навколишнє середовище. Разом з тим, для подолання проблем фінансування та обізнаності необхідно залучати громадськість, розвивати міжсекторне партнерство та створювати ефективні державно-приватні ініціативи.

#### **Список використаних джерел:**

1. Лісовський С. А., Маруняк Є. О., Гукалова І. В., Мозговий А. А., Покляцький С. А. Інклюзивність та екологічні пріоритети міського розвитку як складові якості життя населення (приклади модельних міст). *Укр. геогр. журн.* 2019. № 2 (106). С. 13–22. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2019.02.013>.

2. Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього COM(2020) 789 final: Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. Європейська Комісія – Брюссель, 09.12.2020. URL: <http://surl.li/weqecb> (дата звернення: 03.11.2024).

3. Сергієнко І. Г. Інклюзивна урбанізація та стала міська мобільність як інструменти реалізації «Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року». *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Публічне управління та адміністрування.* 2023. Т. 34 (73). № 1. С. 197–199. DOI: <https://doi.org/10.32782/TNU-2663-6468/2023.1/35>.

4. Павліха Н. В., Цимбалюк І. О., Хомюк Н. Л., Войчук М. В. та ін. Безпека сталого розвитку регіонів та територіальних громад України на засадах інклюзивного зростання: монографія. Луцьк: Вежа-Друк, 2022. 502 с.

5. Чому нам потрібне місто доступне для всіх. *Хмарочос.* URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2017/12/11/chomu-nam-potribne-misto-dostupne-dlya-vsih/> (дата звернення: 02.11.2024).

## **Бреславець Яна Олександрівна**

*студентка II курсу Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

## **Макаренко Олександр Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

### **ЗБЕРЕЖЕННЯ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я УЧАСНИКІВ РУХУ**

Збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху є одним із найголовніших завдань теперішнього суспільства, так як безпечні дороги є основою стабільного розвитку країни та комфорту громадян. Кожного року на українських дорогах, і не тільки стаються тисячі дорожньо-транспортних пригод, що викликає обурення з боку людства, наслідками яких є численні травми та втрати життя.

Часто діти потрапляють в ДТП із-за того, що під час переходу вулиці розмовляють по мобільному телефону або ж слухають в навушниках музику, оскільки у цей час розсіюється їхня увага та вони не у змозі контролювати ситуацію на дорозі.

Автотранспорт вулицями рухається з великою швидкістю. Ситуація може змінюватись блискавично, і тому під час переходу вулиці необхідно постійно і уважно за нею спостерігати. Переважаюча кількість нещасних випадків з пішоходами, пасажирами трапляється саме тоді, коли вони поспішають, хвилюються, біжать. Вулиця оманлива: в цю хвилину немає жодного транспортного засобу, а через секунду він може непомітно виїхати з провулку чи з-за повороту. Перехід вулиці – це лише 10–20 секунд, і тому варто на цей час припинити розмови й уважно спостерігати за дорогою. Переходити дорогу треба тільки в місцях спеціально відведених для цього – це є пішохідні переходи (у тому числі підземні і надземні).

Пішохідний перехід – це ділянка проїжджої частини або інженерна споруда, призначена для руху пішоходів через дорогу. У разі відсутності пішохідного переходу можна переходити дорогу на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч. Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїжджої частини у місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід оцінить відстань до транспортного засобу, що наближається, його швидкість та впевниться у відсутності небезпеки.

Правила, які важливо знати дітям:

- Зупинятися, перш ніж зробити крок на проїжджу частину.
- Завжди використовувати підземний перехід, якщо він є.
- Перетинати дорогу тільки в зазначених місцях (біля світлофора, пішохідним переходом).

- Не переходити вулицю, почувши сигнал машин екстреної допомоги або спецмашин.
- Під час переходу вулиці подивитися ліворуч, праворуч і знову ліворуч; переконатися, що немає машин, і тільки після цього переходити вулицю.
- Триматися подалі від машин, що виїжджають заднім ходом.
- Ніколи не грати навіть на тихій проїжджій вулиці або дорозі.
- Не бігти через дорогу.
- Для переходу дороги треба знайти безпечне місце якомога далі від повороту.
- Не виходити на проїжджу частину дороги із-за перешкоди [1].

Для запобігання будь якої ситуації на дорозі варто щоб кожна людина усвідомлювала свої дії, і могла завчасно аналізувати їх. Для того щоб не постраждали інші учасники дорожнього руху, слід користуватися певними правилами та законами.

Регулювання дорожнього руху здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками. Варто завжди звертати на це увагу [2].

Щоб зберегти життя та здоров'я учасників руху, поліцейські досить часто організовують у школах та університетах навчальні заняття з безпеки дорожнього руху. Вони розповідають наскільки важливо дотримуватися Правил дорожнього руху, вчать учнів та студентів правильно переходити дорогу, використовувати світлоповертаючі елементи, кататися на велосипедах. Також поліція зазвичай організовує практичні тренування, коли діти можуть спробувати себе в ролі водіїв та пішоходів, пройти смугу перешкод, і дуже багато іншого. Такі тренування допомагають виробити навички безпечної поведінки на дорозі.

Також поліція намагається проводити спільні патрулювання навколо навчальних закладів, щоб запобігати порушенням ПДР та нещасним випадкам. Вони стежать за тим, щоб водії знижували швидкість, пропускали дітей на пішохідних переходах і створювали безпечну дорожню обстановку поблизу шкіл та університетів.

Закон України «Про дорожній рух» – прийнятий 30 червня 1993 року, визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища.

Він є основою законодавства України про дорожній рух, на основі якого видаються інші акти (перш за все, Правила дорожнього руху).

Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність учасників дорожнього руху, органів управління цієї сфери та інших суб'єктів [3].

Отже, збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху є важливим завданням для забезпечення безпеки на дорогах. Виконання правил дорожнього руху, уважність, відповідальне ставлення водіїв і пішоходів, можуть значно зменшити кількість аварій та травм. Розвиток сучасних засобів

контролю та профілактичні заходи допоможуть зберегти людські життя, створюючи безпечне середовище для всіх учасників дорожнього руху.

#### **Список використаних джерел:**

1. Дотримання правил дорожнього руху – запорука збереження людського життя та здоров'я. URL: <https://ivankiv-gromada.gov.ua/ua/news/23> (дата звернення: 01.11.2024).

2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.11.2024).

3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353–XII. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 01.11.2024).

#### **Буц Кіра Денисівна**

*курсантка II курсу Національної академії внутрішніх справ*

#### **Горбач-Кудря Іванна Анатоліївна**

*старша викладачка кафедри поліцейського права Національної академії внутрішніх справ, кандидатка юридичних наук*

### **ФОРМУВАННЯ БЕЗБАР'ЄРНОЇ МОБІЛЬНОСТІ КРІЗЬ ПРИЗМУ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ: НАЦІОНАЛЬНІ ДОСЯГНЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

Розвиток безбар'єрного середовища на дорогах є одним з пріоритетів у досягненні справедливого та безпечного суспільства, де кожен громадянин з урахуванням власних потреб має рівні можливості для переміщення. Потреба у створенні в Україні національної інклюзивної дорожньої інфраструктури зумовлена необхідністю відповідати сучасним стандартам безпеки та виконувати міжнародні зобов'язання щодо дотримання прав людини. Пошук оптимальних управлінських рішень, впровадження нових ініціатив та оцінка ефективності обраних стратегічних напрямів визначають актуальність обраної теми та наукового огляду світових передових практик реалізації публічної політики безпеки дорожнього руху.

**Метою цього дослідження** є комплексне вивчення наявних ініціатив в Україні у сфері безпеки та доступності дорожньої інфраструктури, а також презентація кращих практик міжнародного досвіду, які зарекомендували себе у світі і можуть бути ефективно адаптовані до українських умов.

Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2021 р. № 366-р, є важливим кроком України у забезпеченні доступності та рівних

можливостей для всіх громадян [1]. Вона передбачає впровадження комплексу заходів, спрямованих на забезпечення безперешкодного доступу усіх груп населення до різних сфер життєдіяльності, зокрема і до транспортної інфраструктури. Одним із ключових положень її є організація умов безпечного переміщення осіб з інвалідністю, літніх людей, молоді, батьків маленьких дітей та дітей з інвалідністю [2]. Усі нові інфраструктурні проекти на всіх етапах – від планування до реалізації – повинні враховувати вимоги, що висуваються до універсального дизайну [3].

План заходів на 2023–2024 роки з реалізації Національної стратегії безбар'єрності, затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2023 р. № 372-р, охоплює 472 позиції зі створення доступного середовища в різних сферах життя [4]. Він передбачає відновлення України шляхом побудови якісно нових інклюзивних інфраструктурних проектів, що зроблять переміщення на транспорті та дорожньою мережею безпечними і зручними для усіх громадян [5]. Особлива увага зосереджується на адаптації громадського транспорту, будівництві тротуарів, зупинок і переходів, зручних для маломобільних груп населення, підвищенні інформованості суспільства щодо важливості безбар'єрного середовища та підтримці ініціатив із залученням громадськості [3].

Створення інфраструктурних рішень фізичної безбар'єрності передбачає встановлення пандусів, тактильних доріжок для осіб з порушенням зору, а також зручних та безпечних пішохідних переходів. Такі елементи дозволяють забезпечити доступність доріг для маломобільних груп населення, які потребують додаткової підтримки у пересуванні, тим самим роблячи переміщення містом комфортним та безпечним. Перевагами безбар'єрної інфраструктури є не лише її зручність, але й підвищення загального рівня безпеки на дорогах через зменшення ризиків травмування населення. За даними Мінінфраструктури, доступність та якість транспортної інфраструктури для різних груп населення, зокрема людей з інвалідністю, осіб похилого віку, батьків з малими дітьми, а також інших вразливих груп, є найвищою у Тернопільській (60 %), Запорізькій (59 %) та Харківській (55 %) областях [6]. Діяльність обласних державних адміністрацій зі створення інклюзивного простору зосереджена на покращенні якості тротуарів та облаштуванню пішохідних зон у місцях з інтенсивним рухом, встановленні зупинок громадського транспорту з низькою підлогою та іншими елементами доступності, що спрощує посадку та висадку пасажирів, заохоченні дотримуватися стандартів безбар'єрного проектування при реконструкції та будівництві доріг. Усі зусилля органів місцевої влади спрямовані на зменшення соціальної ізоляції маломобільних громадян, дозволяючи останнім брати активну участь у житті громади.

У підвищенні стандартів безпеки та доступності доречними є орієнтири на впровадження кращих практик міжнародного досвіду, інтеграція яких дозволить обирати ефективні рішення для створення безбар'єрного простору в Україні. Наприклад, в Скандинавських країнах, таких як Королівство Швеція та

Королівство Норвегія, активно реалізуються програми безбар'єрності, що охоплюють заходи із вдосконалення дорожньої інфраструктури та підвищення рівня безпеки для всіх учасників руху. За результатами впровадження стратегії Vision Zero у Королівстві Швеції замість звичайних двосмугових доріг запровадили так звані дороги «2+1», що являють собою наявність на дорозі через кожні декілька кілометрів двох смуг в одному напрямку руху, які дозволяють водіям спокійно обганяти інші транспортні засоби. Посередині таких автодоріг встановлено бар'єри з металевих тросів, що реально плавно можуть гальмувати автомобіль [7]. Позитивні досягнення транспортної безпеки Королівства Норвегії пов'язані із впровадженням практики відсутності на дорогах зовнішньої реклами, аби не відволікати водіїв від дороги, пропагування учасникам дорожнього руху носити рефлектори та орієнтування державної політики на заохочення до екологічного життя [8]. За офіційними даними 2019 року у Королівстві Норвегії жодна дитина не загинула у дорожньо-транспортній аварії. Пояснюється це тим, що єдиний виняток із правил про зовнішню рекламу – соціальні компанії про безпеку на дорогах у вигляді світлин, де рідні імітують чорний пасок (кампанія «Пам'ятай про пасок безпеки!»), і фото дівчини, яке відображено у двох варіантах – за нормальної швидкості й за умови, коли об'єкти на дорозі вже неможливо роздивитися (білборд «Перевищуєш швидкість?»), – досягають поставленої мети [8].

Отже, основні позитивні зрушення, що має Україна протягом 2023–2024 року у формуванні безпечної безбар'єрності у транспортній інфраструктурі, здебільшого пов'язані з впровадженням універсального дизайну. Серед них запровадження пандусів, тактильних доріжок та удосконалення пішохідних переходів для маломобільних груп населення. Застосування позитивних практик міжнародного досвіду у створенні інклюзивного суспільства в Україні потребує експертної оцінки стану дорожньої інфраструктури та рекомендацій фахівців щодо її вдосконалення.

### **Список використаних джерел:**

1. На виконання завдання Президента України уряд затвердив Національну стратегію зі створення безбар'єрного простору до 2030 року. Президент України. Володимир Зеленський. *Офіційне інтернет-представництво*. URL: <http://surl.li/ndhgxu> (дата звернення: 28.10.2024).

2. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 р. № 366-р. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <http://surl.li/vhrvpz> (дата звернення: 28.10.2024).

3. Безбар'єрність. Загальна інформація. Департамент житлово-комунальної інфраструктури виконавчого органу Київської міської влади (Київської міської державної адміністрації). URL: <https://dzki.kyivcity.gov.ua/bezbariernist-zahalna-informatsiia> (дата звернення: 29.10.2024).

4. Про затвердження плану заходів на 2023-2024 з реалізації Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2023 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.04.2023 р. № 372-р. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/372-2023-p#Text> (дата звернення: 29.10.2024).

5. Ухвалено План заходів з реалізації Національної стратегії з створення безбар'єрного простору в Україні. *Урядовий портал*. URL: <http://surl.li/wigit> (дата звернення: 29.10.2024).

6. Результати проведення моніторингу доступності для маломобільних груп населення, включаючи осіб з інвалідністю транспортних послуг. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Результати%20проведення%20моніторингу%20транспорту%20.pdf> (дата звернення: 30.10.2024).

7. Шведські дороги – найбезпечніші в ЄС. Як вдалося знизити смертність у два рази? Радіо Свобода. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/29327474.html> (дата звернення: 31.10.2024).

8. Хемій М. Без смертей на дорогах: як Норвегія комуні кує про безпеку руху. Та чи вдасться їм пересадити всіх мешканців на електромобілі. *Bazilik*. URL: <https://bazilik.media/bez-smertej-na-dorohakh-iak-norvehiiia-komunikuie-pro-bezpeku-rukhu/> (дата звернення: 31.10.2024).

### **Вайда Тарас Степанович**

*завідувач кафедри професійних та спеціальних дисциплін інституту права та безпеки Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент*

## **ВИКОРИСТАННЯ ОСОБАМИ З ОБМЕЖЕНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ ДУБЛЮЮЧИХ ОРГАНІВ КЕРУВАННЯ ЛЕГКОВИМИ АВТОМОБІЛЯМИ ЯК УМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ: ОГЛЯД ТЕХНІЧНИХ РІШЕНЬ**

*Актуальність проблеми.* Під сталою міською мобільністю нами розуміється створення умов (надання послуг, удосконалення інфраструктури тощо) для пересування людей, які посилюють економічний та соціальний розвиток поточного і майбутніх поколінь у безпечний, фізично й економічно доступний, ефективний і стійкий до змін спосіб. До сталих форм мобільності відносять не тільки пересування пішоходів, велосипедистів, пасажирів громадського транспорту (особливо електричним), а й спільне використання транспортних засобів (далі – ТЗ) (каршеринг, громадський прокат велосипедів чи самокатів). *Найменш сталими формами мобільності вважається використання приватних автомобілів.* Концепція сталої мобільності почала поширюватися наприкінці 1990-х років разом з концепцією сталого розвитку, і є однією з його складових компонентів.

Враховуючи стійкі розлади функцій організму в осіб з інвалідністю, котрі (утруднення активності – *уточнено нами*) при взаємодії цих людей із зовнішнім середовищем можуть призводити до обмеження їх життєдіяльності [1], а також беручи до уваги особливості маломобільних груп населення (далі – МГН), представники яких відчують труднощі при самостійному пересуванні або при орієнтуванні у просторі (особи з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, громадяни похилого віку, особи з дитячими візками тощо) [2], заслуговує на увагу розгляд шляхів вирішення проблеми щодо створення державою належних умов для реалізації прав цих категорій громадян на керування ТЗ (нарівні з іншими членами суспільства), використовуючи інклюзивні технічні розробки для забезпечення розбудови сталої міської мобільності [3]. Зокрема, Закон України (далі – ЗУ) «Про дорожній рух» не тільки регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху, а й регламентує безпеку його учасників, визначає в контексті цього питання права, обов'язки і відповідальність суб'єктів суспільства щодо вищезазначених категорій (осіб з інвалідністю та МГН), [4].

У свою чергу, на основі проведеного аналізу нормативно-правових актів чинного законодавства України можемо стверджувати, що їх положення гарантують створення та забезпечення належних умов для таких груп населення [5]. Цей підхід є доцільним, зокрема, в контексті прогнозування неминучого збільшення в найближчому майбутньому кількості осіб з інвалідністю – учасників бойових дій російсько-української війни, які з 2014 року боронять державний суверенітет нашої держави. Тож нехтувати таку об'єктивно існуючу проблему та не враховувати її зараз ми не маємо права.

При цьому варто враховувати, що у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року та Національній стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року приділено увагу реалізації заходів з напрямів, які мають безпосереднє відношення до осіб з інвалідністю та МГН [6], зокрема, в Україні відкрито ряд інклюзивних автошкіл для людей з інвалідністю (на даний час шість навчальних закладів – *уточнено нами*), які працюють на базі закладів освіти системи МВС у містах Києві, Кам'янці-Подільському, Кропивницькому, Львові, Одесі та Дніпрі) тощо. У зв'язку з цим та у відповідності до вимог наказу МВС України від 24.11.2023 № 954 «Про затвердження Переліку вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв ТЗ, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку» ТЗ, з використанням яких проводиться підготовка з числа осіб з інвалідністю, у тому числі ТЗ з ручним керуванням, повинні відповідати додатковим конструкційним вимогам з безпеки дорожнього руху [7].

У контексті піднятої нами проблеми розглянемо види дублюючих органів механічних ТЗ [8, 9]. Ручне керування в автомобілі для осіб з інвалідністю (літньої людини) – це універсальні органи (пристрої), що монтуються додатково до основної комплектації ТЗ і які дозволяють керувати педалями гальма і газу рукою. Для водіїв, у яких існують проблеми з правою ногою, на



автомашину з механічною або автоматичною коробкою передач встановлюється ручне керування для осіб з інвалідністю типу «газ-гальмо». Для водіїв, у яких є проблеми з лівою ногою, на автомашину з механічною коробкою передач потрібно встановлювати ручне керування зчепленням. Круїз-контроль є додатковою опцією і включається тією ж кнопкою (при наявності штатного круїз-контролю). Додатково на кермі може встановлюватися блок ручного керування окремими системами ТЗ.

Існують різні види дублюючих органів керування автомобілем для осіб з інвалідністю (МГН, людей похилого віку), які мають свої особливості функціонування. Місце та тяжкість травми особи з інвалідністю впливають на те, як виглядатиме адаптація ТЗ (наприклад, водії з тетраплегією часто сидять у своєму кріслі під час водіння автомобіля; для водіїв з паралічем легше спочатку пересадити на автокрісло; іншою важливою адаптацією ТЗ є забезпечення підтримки кінцівок водія і зняття тиску ваги тіла в цілому на опорно-руховий апарат людини).

Ручне керування (на прикладі обладнання виробника Carospeed) – це універсальний пристрій (компанія Autoadapt, Швеція), що монтується в підлогу салону автомобіля та дозволяє керувати ТЗ особі з інвалідністю педалями гальма і газу рукою; комплектується вбудованим протівідкатним гальмом, що дозволяє утримувати водієві педаль гальма в натиснутому стані для можливості перемикачання ним селектора передач або керування роботою магнітоли. Встановити його в автомобіль для осіб з інвалідністю можна в низці міст України: Київ, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Одеса, Миколаїв, Вінниця, Івано-Франківськ, Житомир, Чернігів, Черкаси, Львів, Суми.

Розглянемо порядок та особливості користування ручним керуванням Carospeed Classic, яке можливе у декількох варіантах: 1) модель *Carospeed Standart* (з базовими функціями газу і гальма та протівідкатним гальмом); 2) модель *Carospeed Clasic E* (ручне керування з функціями, які електрифіковані) – функції керування приводяться в дію відповідними кнопками та джойстиком: а) індикатор правого і лівого повороту (за допомогою джойстика на ручці – натискати його вліво-вправо); б) керування щітками склоочисника, омивача скла (подача джойстика вперед); в) перемикач ближнього і дальнього світла (подача джойстика назад); г) кнопка подачі звукового сигналу (знаходиться зверху ручки, нижче кнопки джойстика); д) круїз-контролю (кнопка включення – знаходиться збоку на ручці). При активізації кнопки з одночасним рухом важеля КПП вперед вмикається протівідкатне гальмо, що в свою чергу звільняє руки водія для ввімкнення передачі переднього чи заднього ходу ТЗ.

Рульове керування за допомогою джойстика – це нове та інноваційне рішення для водіїв з обмеженими можливостями, яке дозволяє водіям керувати автомобілем за його допомогою, який встановленого на панелі приладів (забезпечує більший контроль і легкість експлуатації ТЗ).

Модель ручного керування Carospeed Menox – ручне керування з електрифікованими функціями (як в моделі Carospeed Clasic E), які вмикаються

чи вимикаються окремими *тумблерами*. Якісна конструкція ручного керування забезпечує безпечне водіння автомобіля (спроектовано і виготовлено з урахуванням інтер'єру ТЗ, є можливість встановлення у більшість автомобілів; установка не вимагає свердління отворів в деталях кузова).

З метою полегшення ручного керування легкового автомобіля з автоматичною КПП встановлюються також такі пристрої та механізми: 1) газове кільце (кільце акселератора); 2) полегшений гідропідсилювач керма; 3) підлікотник (підтримка положення водія з інвалідністю та полегшує навантаження на його опорно-руховий апарат під час водіння ТЗ); 4) ширококутні внутрішні дзеркала (для водіїв з інвалідністю, яким важко повертати голову); 5) рульове колесо з ножним приводом; 6) індивідуальна система рульового керування (перетворює будь-який тип руху кінцівками людини в кермування ТЗ, його прискорення та гальмування); 7) сонцезахисний козирок з електроприводом (приспосовування для тих водіїв з інвалідністю, які не можуть або їм важко підняти руки, щоб скласти сонцезахисний екран); 8) вакуумне гальмування (зменшує зусилля водіїв для гальмування, яким важко натиснути на гальмо ногою або рукою під час гальмування ручним важелем).

Проведемо огляд варіантів інших дублюючих органів керування легкових автомобілів, як почали використовуватись на практиці: 1) педаль газу для лівої ноги (для водіїв з обмеженим використанням правої ноги); 2) подовжувач педалей (підлаштування висоти педалі під зріст користувача легкового автомобіля (компанія BraunAbility (Autoadapt), Швеція); подовжувач педалей – модель Menox (подовжує педалі на відстань 10–30 см) та Menox Mini Stamp (подовження педалей на 3–9 см); 3) захист (блокування) штатних педалей (виключає ризик ковзання ніг під педалями під час водіння ТЗ за допомогою ручного керування); 4) кермова ручка Menox для повороту керма (пристрої, які кріпляться до керма як альтернативний спосіб керування ТЗ водіями з обмеженими можливостями; при використанні оригінальної сервосистеми легкового автомобіля зусилля водія для повороту керма може бути значно зменшене). Існують декілька модифікацій ручки для повороту керма з широким вибором їх форми та функціональності – а) модель кермової ручки для водіїв, яким необхідно забезпечувати сумісність з ручним керуванням автомобіля (ручка з плоскою конструкцією); б) модель Low, яка забезпечує зручний захват долонею і дозволяє пальцям діставати до важеля ввімкнення сигналів повороту тощо; в) модель ручки Round (округла форма, представлена в двох розмірах – діаметром 50 мм і 40 мм); г) модель ручки Ergo відрізняється м'якою поверхнею і овальною ергономічною формою (плоска овальна конструкція забезпечує ручці ергономічність); 5) рульовий пристрій з двома або трьома ручками для людей з порушенням функцій рук, наприклад, з тетлегією (рульова ручка також відома як tetra grip); 6) пристрій Carbrake приводу стоянкового гальма (забезпечує повний контроль над стоянковим гальмом автомобіля одним натисканням кнопки), а також універсальні монтажні кронштейни та монтажні кронштейни для конкретних автомобілів цієї серії пристроїв (замінює функцію важеля ручного гальма, не повинні використовуватись разом з ним). Вимоги до

дублюючих органів керування легковим автомобілем встановлено відповідними нормативними актами чинного законодавства.

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

1. В Україні як соціально-правовій державі значна увага приділяється особам з інвалідністю та МГН, які потребують застосування розумних пристосувань в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, розробки універсального дизайну органів керування ТЗ при користуванні ними, в тому числі при експлуатації ТЗ.

2. Ручне керування в автомобілі для осіб з інвалідністю (МГН) – це універсальні органи (пристрої), що монтуються додатково до основної комплектації ТЗ і які дозволяють безпечно керувати ним. До основних видів дублюючих органів керування легкових автомобілів відносяться педалі газу, подовжувачі педалей, захист (блокування) педалей, ручки для повороту керма тощо.

4. Дублюючі механізми органів керування транспортних засобів повинні відповідати наступним критеріям: 1) відповідати ергономічним вимогами в зоні дії ніг водія, зокрема, не повинні перешкоджати йому діяти ступнями ніг на основні педалі; 2) мати незначний осьовий люфт у шарнірах механізмів; повторювати положення основних педалей, за умови використання важільної системи дублюючих педалей; 3) мати накладки протиковзання; забезпечувати повний і вільний хід основних педалей автомобіля; 4) забезпечувати передачу зусилля на основні органи керування без деформацій елементів і ланок приводів, а також виключати їх заїдання або самовільне спрацювання; 5) не повинні перешкоджати належній роботі основних органів керування, допускати заїдання або утримання основних педалей та одночасну дію на педалі гальм та акселератора. Крім використання особами з інвалідністю різних видів дублюючих органів керування автомобілем можуть застосовуватися також і подовжувач штатних педалей та їх захист (блокування).

#### **Список використаних джерел:**

1. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні : Закон України від 21.03.1991 р. № 875-ХІІ. Дата оновлення: 20.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12#Text> (дата звернення: 14.10.2024).

2. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17.02.2011 р. № 3038-VI. Дата оновлення: 21.09.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> (дата звернення 15.10.2024).

3. Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні : Закон України від 6.09.2012 р. № 5207-VI (із змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5207-17#Text> (дата звернення: 17.10.2024).

4. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 14.10.2024).

5. Вайда Т. С., Геращенко О. С., Степаненко В. В. Коментар до Правил дорожнього руху : практично-орієнтоване видання. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2022. 1040 с.

6. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 р. № 366-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10> (дата звернення: 12.10.2024).

7. Про затвердження Переліку вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку : наказ МВС України від 24.11.2023 р. № 954. Дата оновлення: 24.11.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2161-23#Text> (дата звернення: 15.10.2024).

8. Ручне керування на авто з АКПП. URL: <https://www.handcontrol.com.ua/ruchnoe-upravlenie/> (дата звернення: 14.10.2024).

9. Рішення для водіїв з інвалідністю. URL: <https://handycars.com.ua/ua/product/carospeed-classic.html> (дата звернення: 14.10.2024).

### **Веселов Микола Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор*

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТАЛОЇ ТА РОЗУМНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УМОВАХ УКРАЇНСЬКОЇ РЕАЛЬНОСТІ**

У 2023 році Всесвітня організація охорони здоров'я представила до уваги міжнародної спільноти звіт про світову статистику охорони здоров'я за 2000–2019 р.р. Не зважаючи на те, що за окреслений період глобальна смертність від травм в середньому по світу знизилася на 20 %, кількість смертей внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на фоні інших основних причин летального травмування зросла на 29 %. Рівень смертності від ДТП на той період продовжував перевищувати рівень смертності від насильницьких дій (вбивств). Дослідження показало, що станом на 2019 рік дорожньо-транспортний травматизм (далі – ДТТ) був основною причиною смертей серед дітей та молоді віком 15–29 років та другою головною причиною смертей людей у віці 30–49 років.

Втім ця тенденція не властива абсолютно всім країнам однаково і має іноді суттєві відмінності залежно від конкретної держави. Переважна кількість летальних випадків, пов'язаних з використанням автотранспорту (до 90 %) відбувається в країнах з низьким і середнім рівнем доходу [1, с. 556]. Визначення пріоритетів і створення законів у сфері безпеки дорожнього руху

(далі – БДР) є ключовим фактором впливу держави на стан зниження дорожньо-транспортного травматизму та його наслідків [2, с. 50].

Станом на 2019 рік рівень смертності внаслідок ДТП (на 100 тис. населення) в Україні становив 10,2, що суттєво перевищувало аналогічні показники в більшості країн Європи тощо.

Автомобільний транспорт й дотепер залишається провідним видом транспорту в економічних системах держав, на який припадає понад 90% усіх пасажирських і вантажних перевезень в країнах Європи, Канаді та США та майже 60 % відсотків у Японії [3]. Водночас не зважаючи на великий попит на цей вид транспорту як для функціонування економіки, так і для задоволення власних потреб громадян на вільне пересування, вчені не безпідставно констатують наявність небезпек, які пов'язані зі зростанням автомобілізації суспільства. Як зазначалося, найбільш відчутна проблема цього процесу – це ДТП з його шкідливими (суспільно-небезпечними) наслідками. Починаючи з ХХІ ст., аналітики все інтенсивніше починають звертати увагу на прогнози небезпечного зростання рівню діоксиду вуглецю (CO<sub>2</sub>), що призводить до постійного зростання так званого «парникового ефекту», а також підвищений шум від транспорту, що у сукупності становить так звану екологічну проблему.

Європейські країни, починаючи з 2010-х років, доволі послідовно рухаються у напрямку мінімізації негативних наслідків автомобілізації, приєднуючись до глобальних світових чи європейських міжнародно-правових планів, стратегій із забезпечення БДР. Якщо основним пріоритетом реалізації глобальних планів «Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011–2020 / 2021–2030 років» було суттєве зниження аварійності і людських втрат від ДТП, то прийнята у 2020 році Європейською Комісією у Брюсселі Стратегія сталої та розумної мобільності є концептуально новим підходом у вирішенні екологічних проблем використання транспорту, зокрема автомобільного: *«стала мобільність – незворотній перехід до мобільності з нульовим рівнем викидів»* [4]. Європейський зелений курс закликає до скорочення викидів парникових газів від транспорту на 90 %, щоб до 2050 року ЄС досяг кліматично нейтральної економіки, одночасно працюючи над досягненням нульового рівня забруднення [4].

*Стійка мобільність* уявляється насамперед як розвиток транспорту, що не становить загрози для оточуючих екосистеми та здоров'я людини, але водночас є в змозі задовольнити їхні транспортні очікування, з дотриманням чинних правил використання відновлюваних та невідновлюваних джерел енергії [5, с. 982]. Водночас прагнення до стійкості сталої мобільності не зменшує актуальності питань безпеки для учасників цих комбінованих процесів. Як зазначено у п. 98 Стратегії «безпека транспортної системи має першорядне значення і ніколи не повинна ставитися під загрозу, а ЄС повинен залишатися світовим лідером у цій галузі. Постійні зусилля з міжнародними, національними та місцевими органами влади, зацікавленими сторонами та громадянами є ключовими, якщо ми хочемо досягти нашої мети – нульового рівня смертності від мобільності» [4].

Ключові напрями забезпечення дорожнього руху на національному рівні містяться у нормативно-правових актах, що відображають стратегічні, перспективні, короткострокові та довгострокові плани досягнення мети. Такими документами є Державні програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні та Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні тощо. Проте, як слушно зазначають В. В. Голіна, С. С. Шрамко, серед актуальних питань, що виникають у процесі дослідження БДР, першочергове значення має оцінка ефективності проведених заходів, спрямованих на зниження травматизму. Втім зіставлення заявлених у цих нормативно-правових актах мети і завдань: «зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод та смертності на дорогах», зі станом ДТГ в країні (рис. 1) вказує на їх недостатню ефективність [6, с. 57].

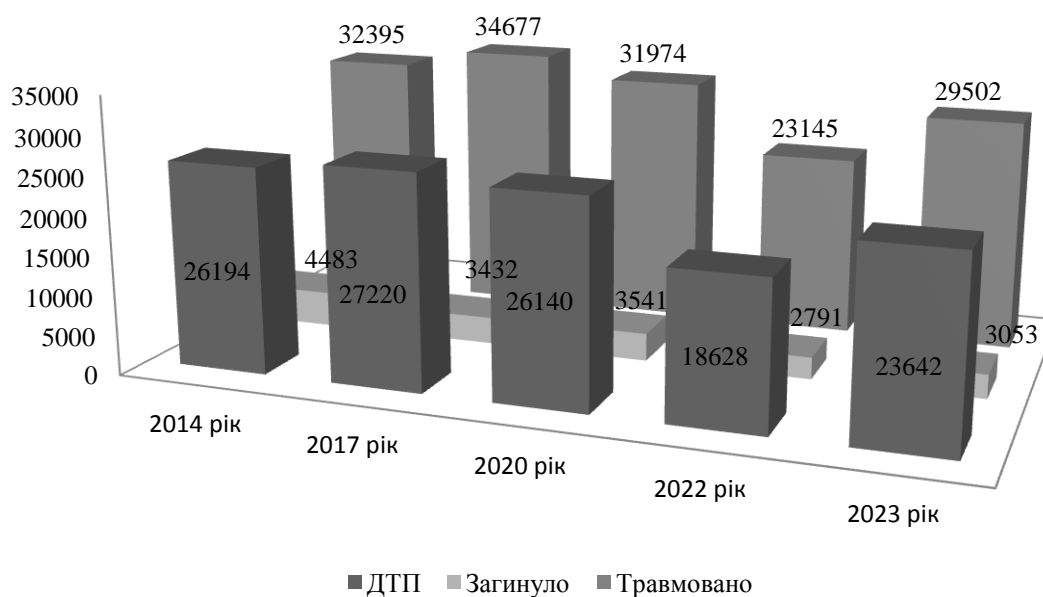


Рис. 1. Динаміка ДТП в Україні та їх наслідків протягом 2014-2023 років (Джерело: Статистика ДТП в Україні [7]).

Такі висновки можна робити з того, що, по-перше, динаміка очікуваного зниження рівня смертності внаслідок ДТП в нашій країні не відповідала заявленим у Державних програмах (2018 та 2020 років) – мінус 30 % (рис. 2), по-друге, за роки війни (з 2022 року) навпаки спостерігається збільшення рівня ДТГ за всіма показниками.



Рис. 2. Динаміка рівня смертності внаслідок ДТП в Україні протягом 2018–2023 років (Джерело: Статистика ДТП в Україні [7]).

Згідно з Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 74/229 на період 2021–2030 р.р. в рамках наступного десятиліття завдяки запланованих заходів планується скорочення смертності на дорогах на 50 %. Якщо реалістично казати про перспективи України, то за відсутності принципових змін у підході вирішення на державному та регіональних рівнях окреслених у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року проблем, вийти на заявлені міжнародною спільнотою очікуваний стан ДТТ буде неможливо.

На останок, слід зазначити, що на перший погляд, особливо в умовах повномасштабної та тривалої війни, питання реалізації в Україні Стратегії сталої та розумної мобільності видається не на часі. Проте таке бачення є помилковим, оскільки вирішення екологічних проблем, пов'язаних з використанням автомобільного транспорту аж ніяк не конкурує, а тим більше не суперечить вирішенню основного питання – зниження рівня смертності та травматизму на автомобільних дорогах, а створення дієвих альтернатив автомобільному транспорту, крім екологічного ефекту здатне вплинути і на зниження рівня травматизму на дорогах держави.

#### **Список використаних джерел:**

1. Essebo M. & Baeten Guy. Contradictions of «Sustainable Mobility» – The Illogic of Growth and the Logic of Myth. *Journal of Economics and Human Geography*. 2012. Vol. 103. Issue 5. P. 555–565. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00733.x>.

2. World health statistics 2023: monitoring health for the SDGs, Sustainable Development Goals. World Health Organization, 2023. 136 p.

3. Geffen C. A., Dooley J. J. & Kim S. H. (2003), Global Climate Change and the Transportation Sector: An Update on Issues and Mitigation Options. *Conference paper, 9th Diesels engine emissions reduction conference*, Newport, RI, 24–28 August.

4. Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього COM(2020) 789 final: Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. Європейська Комісія – Брюссель, 09.12.2020. URL: <http://surl.li/weqecb> (дата звернення: 03.11.2024).

5. Kaszuba A., Przybyłowski A., Kościak K., Lachowicz A. & Kuzia M. (2023). *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol. 17 (4), P. 981–990. DOI: 10.12716/1001.17.04.25.

6. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.

7. Статистика ДТП в Україні. *Патрульна поліція НПУ: офіційний сайт*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 03.11.2024).

**Вовк Юрій Ярославович**

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

**Вовк Ірина Петрівна**

*доцентка кафедри управління інноваційною діяльністю та сферою послуг Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидатка економічних наук*

**Дзюбановська Лілія Володимирівна**

*студентка Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя*

## **ІНТЕГРАЦІЯ ЦИФРОВИХ КАРТ В ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ ШВИДКОСТІ: ПРОБЛЕМИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ**

Інтеграція цифрових карт у системи інтелектуальної допомоги контролю швидкості (ISA) стала критичним фактором підвищення автомобільної безпеки, особливо в контексті мандату Загальних правил безпеки (GSR 2) Європейського Союзу [1–5]. Ця робота досліджує роль цифрових карт у системах ISA, аналізує виклики їх впровадження та розглядає їх потенційний вплив на майбутні автономні технології водіння.

ISA розроблені для визначення місцевих обмежень швидкості, інформування водія та запобігання випадковому перевищенню швидкості. Ці системи відіграють ключову роль у підвищенні безпеки дорожнього руху, зменшуючи ризик аварій, пов'язаних зі швидкістю. Початкові підходи до ISA, що базувалися виключно на камерах, виявили суттєві обмеження. Рівень надійності таких систем становив лише 50–60%, що значно нижче необхідного 90 % рівня точності, встановленого регуляторними органами [2, 3].

Визначення обмежень систем на основі камер призвело до інтеграції цифрових карт у системи ISA. Цифрові карти надають критично важливу інформацію, включаючи:

- Явні та неявні дані про обмеження швидкості.
- Інформацію про кривизну доріг та градієнти.
- Дані про смуги руху.
- Інформацію про дорожні знаки та світлофори.

Мандат GSR 2 Європейського Союзу вимагає, щоб усі нові транспортні засоби були оснащені системами ISA. Це створює значні виклики для автовиробників, особливо щодо забезпечення точності та повноти цифрових карт для визначення місцевих обмежень швидкості [5].

Впровадження систем ISA у всіх сегментах транспортних засобів, включаючи бюджетні моделі без вбудованої навігації чи підключення, представляє значні технічні та економічні виклики. Автовиробники повинні



розробити масштабовані рішення, які можуть бути ефективно впроваджені у широкому спектрі моделей.

Необхідність забезпечення функціональності ISA у багатьох країнах вимагає повного та регулярно оновлюваного картографічного покриття. Це створює логістичні та фінансові виклики для автовиробників та постачальників картографічних даних. Мандат вимагає оновлення картографічного контенту протягом 14 років, що підкреслює необхідність у довгострокових, масштабованих рішеннях для визначення місцезнаходження.

Інтеграція цифрових карт у системи ISA створює основу для розширених функцій допомоги водію (ADAS). Наприклад, асистент водіння на автомагістралі 2-го рівня (HDA) використовує картографічні дані для адаптації до майбутніх змін обмежень швидкості та автоматичного сповільнення перед перехрестями та поворотами.

Цифрові карти відіграватимуть ключову роль у точній локалізації транспортних засобів та плануванні оптимальних маршрутів для автономних систем водіння. Інтеграція цифрових карт із даними сенсорів покращить здатність автономних систем сприймати та інтерпретувати навколишнє середовище, підвищуючи безпеку та ефективність руху. Цифрові карти дозволять реалізувати функції геозонування, обмежуючи або модифікуючи поведінку транспортних засобів у визначених географічних зонах.

Висновки та рекомендації. Отже, цифрові карти є критичним компонентом для досягнення необхідного рівня точності систем ISA. Масштабування систем ISA у різних сегментах транспортних засобів та регіонах створює значні виклики для автовиробників. Інтеграція цифрових карт у системи ISA закладає основу для майбутніх застосувань у сфері автономного водіння.

Рекомендації для автовиробників: Пріоритезувати розробку масштабованих рішень для визначення місцезнаходження, які можуть задовольнити як поточні вимоги ISA, так і майбутні потреби автономних систем; Розглянути гнучкі шляхи інтеграції функціональності ISA, враховуючи різноманітність конфігурацій обладнання та програмного забезпечення транспортних засобів; Встановлювати довгострокові партнерські відносини з постачальниками картографічних даних для забезпечення повного та регулярно оновлюваного покриття у всіх регіонах.

Напрямки майбутніх досліджень: Дослідження вдосконалених методів об'єднання даних сенсорів з цифровими картами для підвищення точності та надійності систем ISA; Вивчення ролі цифрових карт у розширених застосуваннях автономного водіння; Аналіз глобальних регуляторних рамок для систем ISA та автономного водіння з метою розробки узгоджених стандартів та рекомендацій.

Інтеграція цифрових карт у системи ISA представляє собою важливий крок для підвищення безпеки дорожнього руху та проторює шлях до майбутнього автономного водіння. Подолання викликів масштабування та забезпечення довгострокової підтримки буде вимагати інноваційних рішень та

тісної співпраці між автовиробниками, постачальниками технологій та регуляторними органами.

#### **Список використаних джерел:**

1. Abdelhady, M. A. e. (2024). Policies and legislation enabling sustainable technologies in the public transport infrastructure in NEOM. *Sustainable Development*. Vol. 32 (5). P. 5602–5610. URL: <https://doi.org/10.1002/sd.2976> (дата звернення: 14.10.2024).

2. ABI Research. (2022). Lessons from the European ISA Mandate. URL: <https://go.abiresearch.com/lp-learning-lessons-from-the-european-isa-mandate> (дата звернення: 14.10.2024).

3. Euro NCAP. (n. d.). Euro NCAP | Safety Ratings. URL: <https://www.euroncap.com/en/ratings> (дата звернення: 14.10.2024).

4. TomTom. (n. d.). ADAS Map | TomTom. URL: <http://surl.li/vjavub> (дата звернення: 14.10.2024)..

5. UN Regulation 79. (n. d.). UN Regulation 79 | Automated Steering Control Functions. URL: <http://surl.li/yznyqf> (дата звернення: 14.10.2024).

#### **Гавриш Валерій Ігорович**

*студент навчально-наукового інституту № 5 Харківського національного університету внутрішніх справ*

#### **Макарова Олена Павлівна**

*доцентка кафедри криміналістики та судової експертології Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидатка психологічних наук, доцентка, майор поліції (наукова керівниця)*

### **АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРАВОВИХ МЕХАНІЗМІВ ПОКАРАННЯ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших у сучасному суспільстві. Незважаючи на наявність розроблених правових механізмів покарання за порушення правил дорожнього руху (ПДР), щорічно кількість ДТП залишається значною. Це свідчить про необхідність аналізу ефективності існуючих правових інструментів, що спрямовані на зменшення аварійності та підвищення безпеки на дорогах

Правові механізми покарання за порушення правил дорожнього руху є невід'ємною складовою системи забезпечення безпеки на дорогах. Вони спрямовані на запобігання аваріям, зменшення смертності та травматизму серед учасників дорожнього руху. Усі правові механізми можна розділити на кілька основних видів: адміністративні, кримінальні та дисциплінарні. Кожен із цих видів покарання має свої особливості та призначений для окремих типів порушень, що дозволяє забезпечувати пропорційне та справедливе реагування

на порушення різної тяжкості. Адміністративні заходи є найбільш поширеною формою покарання за порушення правил дорожнього руху і охоплюють такі санкції, як штрафи, позбавлення права керування транспортним засобом на певний строк, конфіскація транспортного засобу, а також адміністративний арешт [1]. Штрафи є найпоширенішим видом санкцій і часто застосовуються як первинний захід у відповідь на порушення. Проте дослідження показують, що ефективність штрафів залежить від їх розміру та можливості впливати на матеріальне становище порушника. Водночас надмірно високі штрафи можуть призвести до ухиляння від відповідальності або сприяти зростанню корупційних ризиків. Позбавлення права керування транспортом є більш суворим заходом і застосовується у випадках грубих або систематичних порушень. Такий вид покарання особливо актуальний щодо водіїв, які створюють значну загрозу безпеці на дорозі. Кримінальні покарання є найсуворішою формою правового реагування на порушення правил дорожнього руху. Вони призначені для випадків, коли наслідки правопорушення є особливо тяжкими, наприклад, у разі загибелі або важкого травмування людей. Кримінальна відповідальність у таких випадках передбачає позбавлення волі, обмеження свободи, а також додаткові санкції, наприклад, заборону на керування транспортними засобами. Кримінальні покарання покликані мати стримуючий ефект, оскільки вони сигналізують про неприпустимість поведінки, яка ставить під загрозу життя інших людей [2]. Однак ефективність цього виду покарання залежить від багатьох факторів, зокрема від рівня правосвідомості водіїв та об'єктивності судових рішень. Дисциплінарні заходи також відіграють важливу роль у забезпеченні дотримання правил дорожнього руху, особливо серед працівників правоохоронних органів та інших категорій осіб, які мають професійну відповідальність за безпеку дорожнього руху. До дисциплінарних заходів належать попередження, догани, звільнення з роботи та інші покарання, що застосовуються до осіб, які систематично порушують правила дорожнього руху або створюють умови для таких порушень. Зокрема, такі санкції можуть застосовуватися до працівників транспортних компаній, водіїв громадського транспорту та інших категорій, що несуть підвищену відповідальність за безпеку інших учасників руху. Цей вид покарання важливий для підтримки належного рівня дисципліни та правопорядку серед спеціальних категорій осіб.

На нашу думку, існуючі правові механізми покарання за порушення правил дорожнього руху охоплюють широкий спектр санкцій, кожна з яких має свої особливості та застосовується відповідно до ступеня суспільної небезпеки конкретного правопорушення. Важливим аспектом ефективності цих механізмів є їх диференційованість та можливість застосування пропорційно до тяжкості правопорушення. Ефективність правових санкцій залежить також від рівня правової культури, обізнаності водіїв та належного контролю за їх дотриманням з боку уповноважених органів.

Ефективність правових механізмів покарання за порушення правил дорожнього руху є складною і багатогранною категорією, що включає аналіз

впливу різних видів санкцій на поведінку водіїв, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та зниження рівня рецидивних порушень. Одним із ключових критеріїв оцінки ефективності є рівень стримуючого ефекту, який формують покарання [3]. Дослідження показують, що адміністративні штрафи, будучи найпоширенішим інструментом, мають обмежену ефективність, оскільки часто не сприймаються як серйозна загроза для тих водіїв, які мають високий рівень доходу. У таких випадках штрафи не виконують своєї функції стримування, що спонукає до перегляду системи покарань та диференціації штрафів залежно від матеріального становища порушника. Ефективність позбавлення права керування транспортним засобом як міри покарання є вищою, особливо щодо систематичних порушників або осіб, які створюють значну загрозу для учасників дорожнього руху. Проте реалізація такого покарання ускладнена через проблему нелегального керування транспортом, що нерідко зустрічається серед осіб, позбавлених водійських прав. У таких випадках ефективність покарання залежить від якості контролю з боку правоохоронних органів, а також від використання новітніх технологій для виявлення порушників, які продовжують керувати транспортом без прав. Автоматизовані системи контролю, такі як камери спостереження, що фіксують порушення швидкісного режиму, є важливим елементом сучасних правових механізмів. Вони забезпечують високий рівень об'єктивності, знижують можливості для корупції та підвищують ймовірність покарання за порушення. Ефективність таких систем доведена на практиці, оскільки вони сприяють зменшенню порушень швидкості та інших небезпечних маневрів. Однак недоліками є вартість впровадження таких технологій та необхідність їх належного обслуговування, що може бути викликом для менш розвинених регіонів або країн з обмеженим бюджетом [4]. Окрему увагу варто приділити кримінальним покаранням, які, хоч і застосовуються рідше, мають значний вплив на свідомість водіїв. Кримінальна відповідальність за тяжкі наслідки порушень ПДР, зокрема за аварії з постраждалими або загиблими, сприяє формуванню більш відповідального ставлення до керування транспортом. Водночас цей вид покарання часто супроводжується тривалими судовими процесами, що може знижувати його оперативність та стримуючий ефект. Практика показує, що кримінальні покарання мають вищий вплив у поєднанні з іншими правовими заходами та коли інформація про ці випадки активно висвітлюється в медіа, що сприяє підвищенню загального рівня правосвідомості серед населення [5]. Важливу роль у підвищенні ефективності правових механізмів відіграє підготовка та навчання водіїв. Досвід показує, що водії, які проходять курси з підвищення рівня правової свідомості, рідше порушують правила дорожнього руху. Освітні програми, спрямовані на формування відповідального ставлення до безпеки на дорогах, можуть значно знизити кількість порушень і, відповідно, потребу в застосуванні санкцій. Проблема ефективності правових механізмів покарання також пов'язана із суспільним сприйняттям справедливості санкцій. Дослідження вказують, що суспільство краще сприймає покарання, які є зрозумілими, обґрунтованими та

пропорційними порушенню. Якщо санкції сприймаються як надмірно суворі або, навпаки, занадто м'які, це може знижувати рівень довіри до правової системи в цілому [6]. Таким чином, для підвищення ефективності правових механізмів необхідно проводити регулярний аналіз результативності існуючих санкцій, враховувати соціальні та економічні особливості, а також інтегрувати інноваційні методи контролю і запобігання правопорушенням.

Ми вважаємо, що ефективність правових механізмів покарання залежить від комплексного підходу, що охоплює не лише розробку оптимальних видів санкцій, а й їхнє ефективне застосування, підвищення обізнаності водіїв та належний рівень контролю. Систематичний перегляд та адаптація механізмів до сучасних умов є ключем до підвищення безпеки дорожнього руху та зниження кількості порушень.

Підсумовуючи вище вказане, можна зазначити, що ефективність правових механізмів покарання за порушення правил дорожнього руху значною мірою залежить від збалансованого підходу до вибору санкцій, їх диференційованості та відповідності тяжкості порушення. Адміністративні, кримінальні та дисциплінарні заходи мають свій окремий вплив на поведінку водіїв, проте їх ефективність зростає при інтегрованому застосуванні та підвищенні ймовірності виявлення порушення. Використання сучасних технологій, таких як автоматизовані системи контролю, дозволяє знизити суб'єктивність правового регулювання та збільшити прозорість процесу покарання, що також сприяє стримуючому ефекту. Важливим аспектом залишається підвищення рівня правосвідомості серед водіїв шляхом проведення освітніх програм і курсів, що формують відповідальне ставлення до безпеки дорожнього руху. Таким чином, найбільш результативним є комплексний підхід, що охоплює не лише впровадження оптимальних видів покарання, але й створення умов, за яких відповідальність за порушення правил стає невідворотною та обґрунтованою.

### **Список використаних джерел:**

1. Зінченко Д. А. Загальна характеристика психології злочину: мотивація та профілактика правопорушень. *Психологічні читання: збірник матеріалів ІХ наук.-практ. конф. молодих вчених*. м. Харків, 1 грудня 2023 р. Харків, 2023. С. 83–85.
2. Зінченко Д. А. Профілактичні заходи щодо недопущення керування транспортним засобом особами в наркотичному або алкогольному сп'янінні. *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення*. Кривий Ріг, 2023. С. 148.
3. Зінченко Д. А., Звірянський Г. В. Інтеграція баз даних кримінальних відомостей як засіб підвищення ефективності розслідування. *Застосування інформаційних технологій у правоохоронній діяльності: матеріали круглого столу*, 14 грудня 2023 р. С. 101–104.
4. Лозова С. М. Дослідження лакофарбових матеріалів і покриттів при розслідуванні дорожньо-транспортних подій. *Проблеми теорії та практики кримінального провадження. МВС України*. Харків : ХНУВС, 2021. С. 190–193.

5. Шатрава С. О. Державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні крізь призму нормотворчих ініціатив: аналіз і перспективи впровадження. *Право і безпека*. 2023. № 2 (89). С. 54–65. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.05>.

6. Яценко В. П. Окремі аспекти забезпечення законодавчого регулювання у сфері безпеки дорожнього руху. *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави*. МВС України. МОН України. Харків : ХНУВС, 2021. С. 110–111.

### **Гапоненко Валерія Костянтинівна**

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

### **Юнацький Мар'ян Олегович**

*доцент кафедри цивільно-правових та гуманітарних дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)*

## **ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Дорожній рух став частиною повсякденного життя кожної людини, оскільки вона переміщається за допомогою транспортних засобів в потрібне місце призначення задля досягнення особистих цілей. Розповсюдження дорожнього руху не тільки спростило переміщення осіб, але й створило нове негативне явище – дорожньо-транспортні пригоди.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» дорожньо-транспортна пригода – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

Дорожня-транспортна пригода – це явище, яке стосується не тільки водіїв та пасажирів транспортного засобу, але й пішоходів, що отримали поранення чи загинули та/або власників нерухомого майна, якщо таке було пошкоджено. Тобто найчастіше внаслідок такого явища порушується не тільки право на власність, а й інші права включно з правом на життя та здоров'я особи. Можливість порушення ряду прав людини таким явищем потребує детального вивчення умов його виникнення та способів запобігання, щоб зменшити його розповсюдження або можливі наслідки.

Окрім цього, дорожньо-транспортні пригоди – це розповсюджене явище по всьому світу. Щоб підтвердити нашу думку щодо розповсюдженості такого явища, хочемо, по-перше, зазначити стан його розповсюдженості на території України. Станом на 01.01.2024 по 30.09.2024 року було зафіксовано

19 127 випадків дорожньо-транспортних пригод відповідно до наданої статистики Національною поліцією України [2].

Відповідно до цієї інформації можливо зробити висновок, що таке явище як дорожньо-транспортна пригода це не поодинокі явище на території України і потребує підвищеної уваги з боку законодавців для його запобігання, оскільки, як ми зазначали, воно є розповсюдженим та порушує низку гарантованих конституцією та міжнародним правом прав людини. По-друге, зазначимо статистику наведену Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй, яка містить інформацію, що щороку 1,25 мільйона людей гинуть і близько 50 мільйонів отримують травми в дорожньо-транспортних пригодах, що робить їх однією з найгостріших надзвичайних ситуацій у сфері охорони здоров'я нашого часу. Щодня 500 дітей втрачають життя через дорожньо-транспортні пригоди. Це основна причина смерті молодих людей у віці від 15 до 29 років, а також восьма основна причина смерті в усьому світі [3].

Такі показники є фактом критичності ситуації розповсюдження дорожньо-транспортних пригод по всьому світу, що зумовлює потребу країн забезпечити безпеку дорожнього руху. Це можливо унаслідок дослідження умов, що сприяють виникненню дорожньо-транспортних пригод та прийняття відповідно до висновків таких досліджень правового забезпечення, що усувають або мінімізують виникнення таких чинників. Таким правовим забезпеченням є міжнародні договори, які регулюють дорожній рух, дорожні знаки та інші аспекти цього питання. Так для забезпечення безпеки міжнародного дорожнього руху ряд країн уклали Конвенцію про дорожній рух та Конвенції про дорожні знаки та сигнали 8 листопада 1968 року.

Метою укладання Конвенції про дорожній рух є бажання полегшити міжнародний дорожній рух і підвищити безпеку на дорогах шляхом прийняття однакових правил руху договірними сторонами [4].

Відповідно метою укладання Конвенції про дорожні знаки та сигнали є також бажання підвищити безпеку на дорогах, але шляхом створення та встановлення нових дорожніх знаків та сигналів. Хочемо зазначити, що одним з головних завдань забезпечення безпеки дорожнього руху є своєчасність. Під своєчасністю ми маємо на увазі, що повинен бути встановлений постійний контроль за дорожньо-транспортними пригодами як на державному, так й на міжнародному рівні. Це передбачає те, що правове забезпечення безпеки дорожнього руху повинно неухильно відповідати часу та прогресу. Так, наприклад, раніше зазначена Конвенція про дорожні знаки та сигнали була укладена на підставі того, що наявні на 1968 рік міжнародні договори не відповідали потребам та проблемам дорожнього руху, іншими словами були застарілими і не запобігали виникненню дорожньо-транспортних пригод. Виокремлення цих двох конвенцій серед інших міжнародних договорів є, на нашу думку, обґрунтованим, оскільки вони безпосередньо запобігають дорожньо-транспортним пригодам та регулюють безпеку дорожнього руху. Окрім них є й інші міжнародні договори для забезпечення безпеки руху як,

наприклад, угода «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів», яка спрямована на регулювання технічних характеристик транспортних засобів, щоб вони вважалися безпечними для руху на дорозі, що є однією з умов запобігання дорожньо-транспортним пригодам. Як зазначав Жан Тодт, станом на 2017 рік спеціальний посланець Генерального секретаря ООН з питань безпеки дорожнього руху, що багато заходів, які є ключовими для урядів для зниження смертності на дорогах, таких як безпечніші автомобілі, безпечніша інфраструктура та громадська освіта, вже існують і є перевіреним планом для багатьох країн [3].

Зазначені міжнародні договори регулюють всі ці чинники, окрім громадської освіти. На нашу думку, Жан Тодт посилається на регулювання цього питання окремими країнами самостійно.

Хоч і наявне правове забезпечення безпеки дорожнього руху, але, відповідно до раніше зазначеної статистики, досі виникають дорожньо-транспортні пригоди, за які потрібно застосовувати відповідальність. Відповідно до Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод, саме зазначена Конвенція визначає право, що застосовується до цивільної недоговорної відповідальності, яка виникає внаслідок дорожньо-транспортних пригод, незалежно від того, який вид провадження використовується для забезпечення цієї відповідальності [5].

Відповідальність застосовується за місцем здійснення делікту – за правом тієї країни, в якій сталась дорожньо-транспортна пригода.

Сподіваємось, що дорожньо-транспортні пригоди – це те явище, яке набуло розповсюдження і потребує більшого державного контролю. Хоч міжнародне право регулює забезпечення безпеки дорожнього руху, але найважливішим чинником в реалізації та результативності полягає на державу та застосування таких положень де-факто.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Правила дорожнього руху: Постанова Каб. Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <http://surl.li/fiaoqr> (дата звернення: 05.11.2024).

2. Статистика ДТП в Україні за вересень 2024 року. *Патрульна поліція України*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 05.11.2024).

3. Good governance is key to increasing road safety UN says. *UNECE*. URL: <http://surl.li/kirscw> (date of access: 05.11.2024).

4. Конвенція про дорожній рух : Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 08.11.1968 р. Дата оновлення: 26.03.2006. URL: <http://surl.li/wqowek> (дата звернення: 05.11.2024).



5. Конвенція про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод : Конвенція Га. конф. з міжнар. приват. права від 04.05.1971 р. Дата оновлення: 15.06.2011. URL: <http://surl.li/jxkumn> (дата звернення: 05.11.2024).

**Гірін Ігор Вячеславович**

*старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету*

## **СУЧАСНИЙ ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД ОРГАНІЗАЦІЇ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Заслуговує на увагу досвід забезпечення безпеки через досягнуті успіхи в досліджуваній сфері у Фінляндії. Система забезпечення безпеки дорожнього руху у цій країні складалася і вдосконалювалася під впливом об'єктивних факторів, характерних для розвитку економіки європейських країн. У період з 1970 р. по теперішній час у Фінляндії спостерігається тенденція зниження кількості загиблих у ДТП – основного показника аварійності (у 1970 р. – 1100 осіб на 850 тис. транспортних засобів, у 2007 р. – 415 осіб на більш ніж 2100 тис. транспортних засобів, у 2020 – 33 на 2950 тис. транспортних засобів). Основною умовою досягнутих результатів і подальшого скорочення рівня аварійності є посилення відповідальності дорожніх організацій за утримання доріг і учасників дорожнього руху за порушення Правил дорожнього руху. Крім того, позитивні зрушення в динаміці показників аварійності стали наслідком підвищення ефективності діяльності по всіх напрямках забезпечення безпеки дорожнього руху, належної організації взаємодії різних державних та недержавних організацій у даній сфері. У сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у Фінляндії зайняті такі організації: Міністерство транспорту та зв'язку, Консультативний комітет з безпеки руху, Дорожня адміністрація, муніципалітети, Державне дорожньо-будівельне підприємство, поліція, Автотранспортна адміністрація, школи водіїв, Центр автострашування, Центральна організація безпеки дорожнього руху «Liikenturva» та ін. Як впливає з аналізу нормативних правових актів Фінляндії, основне завдання поліції у сфері забезпечення БДР – моніторинг дотримання обмеження швидкості та інших Правил дорожнього руху, участь у навчанні учасників дорожнього руху. Крім того, поліція виконує і низку додаткових функцій. Наприклад, контроль законності та правильності установки зовнішньої реклами. Відповідно до угоди між поліцією та Дорожньою адміністрацією при внесенні змін до організації дорожнього руху регіональні дорожні органи консультуються з представниками відповідного поліцейського управління. Прийняте рішення закріплюється підписанням відповідного протоколу.

У сфері забезпечення безпечного дорожнього руху у Фінляндії виділяють наступні пріоритетні напрямки:

1. Контроль за дорожнім рухом, у тому числі шляхом застосування автоматичних (стаціонарних та мобільних) систем. Загальна протяжність доріг з такими системами досягла у 2022 р. 522 км. Протягом найближчих трьох років за сприяння поліції планується забезпечити засобами автоматичного контролю швидкості ще 800 км автошляхів.

2. Оптимізація швидкісних режимів руху, у тому числі обмеження швидкості в зимовий період на потенційно небезпечних ділянках доріг (фактично зменшує швидкість руху на 3–10 км/год та відповідно знижує кількість ДТП із постраждалими на 15–20 %), з метою створення умов, за яких помилки учасників дорожнього руху не призводили б до смертельних чи серйозних травм.

3. Удосконалення системи передачі інформації щодо дорожньо-транспортних умов. По-перше, на найважливіших автомагістралях у місцях розташування майданчиків відпочинку є інформаційні пункти Дорожньої адміністрації, в яких можна знайти актуальну інформацію, що дозволяє вибрати оптимальний маршрут та час поїздки. По-друге, на дорогах необхідна для водіїв інформація передається за допомогою керованих дорожніх знаків, інформаційних табло, радіомовного зв'язку. Дистанційне керування цими засобами ведеться із транспортно-диспетчерських центрів. Керівництво ними здійснюється Дорожньою адміністрацією у взаємодії з поліцією, аварійно-диспетчерськими центрами, добровільною службою допомоги на дорозі, будівельними організаціями, метеослужбою та іншими організаціями.

Крім того, необхідно відзначити, що як інструмент для оцінки впливу заходів щодо поліпшення дорожніх умов для забезпечення безпеки дорожнього руху в дорожніх організаціях використовується розроблена Технічним науково-дослідним центром Фінляндії спеціальна комп'ютерна програма «TARVA». При роботі з даною програмою на основі різної інформації про ділянку дороги, а саме – інтенсивності руху, показниках аварійності, характеристиках елементів плану і профілю і т. д., визначається поточний рівень безпеки.

На сучасному етапі розвитку заслуговує на увагу організація безпеки дорожнього руху в одній з азіатських держав, економіка якої розвивається стрімкими темпами – Республіці Сінгапур. За загальної площі території – 682,7 км<sup>2</sup> та з населенням близько 4 млн. осіб Сінгапур має розвинену транспортну інфраструктуру. Загальна протяжність вулично-дорожньої мережі складає 3122 км, з яких 150 км – швидкісні шосе. Загальна кількість транспорту – 693 тис. одиниць, з них автомобілів – 395 тис. одиниць. Нині частка перевезень громадським транспортом становить – 63 %, приватним – 37 %. У перспективі планується підняти частку громадських перевезень до 75 %. Розвиток транспортної інфраструктури Сінгапуру та організація дорожнього руху входить до компетенції державної цивільної організації – Управління наземного транспорту (УНТ), яке створено в 1995 р. з метою розробки системи організації дорожнього руху світового рівня. В даний момент в УНТ входять 4 підрозділи: підрозділ транспортних перевезень і доріг; земельний підрозділ; підрозділ реєстрації транспортних засобів; корпорація швидкісних громадських

перевезень. До основних функцій УНТ відносяться: – інформаційне забезпечення водіїв на магістралях з використанням електронних табло, інформаційного радіоканалу, керованих дорожніх знаків; – підвищення рівня безпеки дорожнього руху за рахунок своєчасного попередження про виникнення труднощів на дорогах (виклик служби евакуації транспорту, взаємодія з дорожньою поліцією при виникненні ДТП, страховими компаніями та засобами масової інформації).

Варто також звернути увагу на вживані заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в галузі посилення штрафних санкцій до порушників Правил дорожнього руху. Аналіз літератури і спеціальних джерел говорить про те, що там, де жорсткіше Правила дорожнього руху і серйозне покарання за їх порушення, показники аварійності та травматизму нижче. Наприклад, у Великобританії поліцейський має право відкрити неправильно припарковану машину і відігнати її на штрафну стоянку навіть у разі появи в цей момент власника. Якщо це не вдається зробити, викликається евакуатор. На власника накладається штраф у розмірі 300 фунтів. Приклад країн Балтії наочно демонструє, що запровадження високих ставок штрафів і неухильне їх застосування здатні знизити кількість порушень на 30–50 %. У європейських країнах з найвищими ставками штрафів відзначається найменша кількість жертв у ДТП. Такими державами (де на дорогах у розрахунку на 100 тис. жителів гине приблизно 6 осіб) є Великобританія, Нідерланди, Швеція. У деяких європейських країнах та США штраф за проїзд на червоне світло досягає 25–30 % від рівня середньої зарплати. Непристібнутий ремінь пасажира, що їде на задньому сидінні, в країнах Євросоюзу в середньому «коштує» 20–30 євро. У Франції порушнику швидкісного режиму направляється штраф у 135 євро. Однак якщо той, хто провинився, заплатить його протягом найближчих семи днів, то він зменшується до 90 євро. Але для тих, хто забуде чи не захоче його платити, розмір зростає в арифметичній прогресії. У різних штатах США (де пристібатися обов'язково) штраф за непристібнутий ремінь становить від 20 до 70 доларів. Штраф за непристібнутих дітей – від 50 до 500 доларів. Перевищення швидкості на 10 км/год у різних штатах – від 100 доларів, понад 20 км/год – близько 200–250 доларів. Штраф за перевищення швидкості в 250 євро встановлений у Бельгії. Стільки ж коштує використання мобільного телефону, неправильне паркування. Перевищення швидкості на 20 км – 500 євро. Проїзд на червоне світло або їзда у нетверезому стані – від 2 до 5 років в'язниці. Там, де незначні штрафи, негативна статистика підтверджує висновок, що у боротьбі з порушниками необхідні високі штрафи. Італія – одна з найгірших країн Європи з дорожньої безпеки: за останні десять років 8 000 загиблих та 250 000 поранених. Паркування – 32 євро. Перевищення швидкості на 10 км/год – 30 євро, до 40 км/год – вже 100–500 євро.

Таким чином, дослідивши питання забезпечення безпеки дорожнього руху в зарубіжних державах з різним економічним укладом і конституційним устроєм, напрошується висновок, що забезпечення БДР є завданням

державним. Ступінь впливу правоохоронних структур різна і визначається традиціями, звичаями та менталітетом населення. У той же час слід відзначити значний акцент на застосування програм, пов'язаних з високотехнологічними продуктами. Досвід промислово розвинених країн, ефективність заходів, покликаних змінити модель поведінки учасників дорожнього руху, значною мірою залежить від того, наскільки суворо влада вимагає їх дотримання.

#### **Список використаних джерел:**

1. Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011–2020. Brussels: European Commission; 2015. URL: <http://surl.li/mtvbrf> (дата звернення: 14.10.2024).
2. A cohesive strategy for alcohol, narcotic drugs, doping and tobacco (ANDT) policy. URL: <http://surl.li/fknbfl> (дата звернення: 14.10.2024).
3. Ecorys. (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam. P. 166.
4. Kalyuzhnyi Yu., Kirichek E. Road safety: search for optimal organizational forms of interaction. *Revista Geintec: gestão, inovação e tecnologias*. 2021. Vol. 11. № 2. P. 1293–1301.
5. European Commission (2021). Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: <http://surl.li/tdlyaj> (дата звернення: 14.10.2024).

#### **Господаренко Володимир Миколайович**

*старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук*

### **ЄВРОПЕЙСЬКА ПРАКТИКА ПОКРАЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ**

В 2024 році в Україні, спостерігалось збільшення ДТП на 24 %, а під вишення смертності від ДТП зросла на 9 % [1]. 16 621 ДТП з постраждалими трапилось в Україні від початку 2024 року. Це на 11 % більше, ніж за той самий період того року. Внаслідок цих аварій загинуло 1 918 людей, а ще 20 862 отримали травми. Більшість ДТП з постраждалими – 80 % – трапляється у населених пунктах, ще 15 % аварій трапилося на автодорогах державного значення. Варто зазначити, що цього річ у населених пунктах аварій побільшало на 13 %. Водночас кількість ДТП на трасах залишилася майже незмінною [2].

Така сумна статистика, говорить о проблемах попередження ДТП, та державного управління в області забезпечення безпеки на транспорті. Всі ДТП, які сталися на українських дорогах, це людські втрати та погіршення демографічного стану в країні. Безумовно, що Україна потребує покращення у

сфері запобігання ДТП та покращення безпеки на автомобільному транспорті. При цьому, в країнах ЄС спостерігається зменшення ДТП та зменшення смертності на дорогах. Тому, зараз актуально вивчати досвід закордонних країн, у покращенні безпеки дорожнього руху в Україні.

Європейські дороги як і раніше є найбезпечнішими у світі. Середній показник смертельних випадків в Європі у 2016 році становив 50 на мільйон жителів. Це хороший показник і він яскраво відрізняється від світового середнього показника 174 смерті на мільйон. Більшість країн Європи мають смертність на дорогах нижче 80. До того ж жодна країна не зафіксувала показника вищого за 100. При цьому перше місце з безпеки доріг посідає Швеція, Лише 27 дорожньо-транспортних пригод на один мільйон жителів [3].

У Швеції діє стратегія безпеки дорожнього руху, відома під назвою Vision Zero. Ідея, полягає в тому, що для покращення безпеки дорожнього руху, треба покращити дорожню інфраструктуру, зробити інфраструктуру більш безпечним. У 1997 р. шведський парламент прийняв нову і революційну у свій час довгострокову стратегію безпеки дорожнього руху – Vision Zero (Мета нуль). Тобто ця стратегія спрямована на зведення загибелі або серйозного травмування внаслідок ДТП до нульового значення. Філософія цього документу виходить з неприйнятності того, що людські помилки призводять до фатальних наслідків [4, с. 56].

Одним із ключових положень Vision Zero було проведення внутрішнього розслідування кожної смертельної ДТП у Швеції паралельно з будь-яким кримінальним розслідуванням.

Їхні висновки показали, що жертвами ДТП переважно ставали не п'яні та безвідповідальні водії, як багато хто думав у транспортному секторі. Здебільшого це були люди, які робили невеликі помилки – але система загалом не давала права на помилку [5].

Стратегія Vision Zero охоплює 179 різних дій – від встановлення бар'єрів між зустрічних смуг дороги, до сприяння навчання населення першої допомоги. Шведська стратегія Vision Zero довела свою ефективність, тому дана стратегія запроваджується в інших країнах ЄС, а також в 50 містах Сполучених Штатів Америки. В інших країнах, стратегія Vision Zero доповнюється іншими діями, наприклад в Іспанії Vision Zero містить, боротьбу з нетверезим водінням. Що дозволяє адаптувати стратегію Vision Zero до різних країн. У 2011 році Vision Zero стала частиною стратегії безпеки дорожнього руху ЄС. Наступного десятиліття смертність на європейських дорогах скоротилася приблизно на третину.

Слід зауважити, що як раз шведський прогресивний досвід був покладений в основу розробки загальноєвропейських стандартів безпеки дорожнього руху. Але не тільки Швеція показує чудові результати підвищення безпеки дорожнього руху. ФРН теж за останні роки, добилась значного зменшення смертності на дорозі, а саме 33 смерті на один мільйон жителів у 2020 році. Сьогодні це найменший показник смертності на дорозі в історії Німеччини, та один із найменших у світі. Нормативно-правовою основою

політики безпеки дорожнього руху у Німеччині є Програма безпеки дорожнього руху, розрахована до 2030 р. (Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030). Девіз цієї Програми звучить так: «Безпечна мобільність – усі відповідальні, усі залучені». Це означає, що безпека дорожнього руху можлива лише шляхом об'єднання зусиль усіх зацікавлених суб'єктів, залучений у цій справі. Особливий акцент у цьому документі здійснюється на:

а) активному використанні потенціалу автоматизованого, автономного та мережевого водіння;

б) поліпшенні системи допомоги водієві;

в) покращенні дорожньої інфраструктури;

г) удосконаленні велосипедного руху;

д) детальнішому вивченні аварій та їх причин [4, с. 59].

Слід, також звернути увагу на досвід Франції, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Статистика смертності в ДТП у Франції становить 39 смертей на один мільйон жителів у 2020 році. Особливість досвіду Франції, полягає у багатоланковості цієї соціальної системи. За безпеку дорожнього руху у Франції відповідає ряд державних органів: Міжміністерський комітет з безпеки дорожнього руху (CISR), який визначає основні напрями державної політики та пріоритетні дії; Французька обсерваторія безпеки дорожнього руху (ONISR), що збирає та аналізує дані щодо правопорушень на транспорті; Національна рада з безпеки дорожнього руху (CNSR), залучений в обговоренні чинних проблем щодо транспортної безпеки. Окрім цього, до цієї системи органів входить сім міністерств, головним з яких є МВС Франції [4, с. 60].

В контексті зростання кількості ДТП та смертності на дорогах України, стає актуальним вивчення досвіду європейських країн в покращенні безпеці дорожнього руху. Особливу увагу заслуговує вивчення стратегії Vision Zero, та реалізація стратегії Vision Zero в різних країнах. Вивчення та імплементація закордонного досвіду, дозволить суттєво знизити кількість ДТП та смертність на українських дорогах. Підняти безпеку дорожнього руху в Україні на нові стандарти. Все це дозволить врятувати велику кількість людських життів.

### **Список використаних джерел:**

1. В Україні на чверть зросла кількість ДТП та піднявся рівень смертності. URL: <http://surl.li/qhvnfr> (дата звернення: 10.11.2024).

2. На 11% зросла кількість ДТП з постраждалими у 2024 році. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-2024-8> (дата звернення: 10.11.2024).

3. Найбезпечніші дороги Європи. URL: <http://surl.li/azxzhi> (дата звернення: 10.11.2024).

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

5. Щороку на дорогах гине мільйон людей. Як запобігти смертельним ДТП – приклад Швеції. URL: <http://surl.li/ikbzao> (дата звернення: 10.11.2024).

6. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56–62.

7. Голіна В. В. Запобігання транспортним правопорушенням в Україні в контексті євроінтеграції. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2022. Вип. № 4. Том 1. С. 59–65.

**Градун Світлана Анатоліївна**

*ад'юнктка IV курсу ад'юнктури Донецького державного університету внутрішніх справ, капітан поліції*

**Волобуєва Олена Олексіївна**

*проректорка Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка юридичних наук, професорка, полковник поліції (наукова керівниця)*

## **МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПОЛІГРАФА ПІД ЧАС ВСТАНОВЛЕННЯ ОБСТАВИН ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД**

Згідно з пунктом 1.10 Правил дорожнього руху України, дорожньо-транспортна пригода визначається як подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1].

Згідно з положеннями чинного законодавства, наслідки дорожньо-транспортної пригоди можуть включати ознаки як кримінального, так і адміністративного правопорушення, а в окремих випадках – й цивільно-правового правопорушення.

У випадку відсутності жертв або поранених внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, прийняття рішення щодо притягнення до відповідальності осіб, які стали учасниками події, покладається на працівників Національної поліції, які відповідно до своїх функціональних обов'язків забезпечують безпеку дорожнього руху.

Визначення обставин події зазвичай здійснюється під час оформлення дорожньо-транспортної пригоди. Для цього працівники підрозділу, що забезпечує безпеку дорожнього руху, збирають необхідну інформацію, зокрема, шляхом опитування свідків та учасників події, а також складають схему маршруту пригоди. Після збору всіх необхідних даних складається протокол про адміністративне правопорушення відповідно до статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Однак у практичній діяльності виникають випадки, коли працівники Національної поліції, що прибули на місце події, не мають достатнього обсягу інформації, яка дозволяє ухвалити обґрунтоване рішення, що вимагає отримання додаткових відомостей.

У цьому випадку, відповідно до вимог пунктів 5 та 6 розділу IX «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі», затвердженої Наказом МВС № 1395 від 7 листопада 2015 року, поліцейський, що оформлює матеріали дорожньо-транспортної пригоди, зобов'язаний протягом доби передати ці матеріали для подальшого розгляду уповноваженій особі підрозділу поліції, на території якого сталася подія [2]. Згідно з аналізом практичного досвіду, встановлення всіх обставин дорожньо-транспортної пригоди в більшості випадків полягає в усуненні протиріч у поданні обставин події її учасниками.

Для всебічного та ефективного встановлення обставин пригоди працівники Національної поліції мають розглядати всі можливі методи та засоби, включаючи поліграф як науково-технічний прилад.

Поліграф є спеціальним технічним пристроєм, призначеним для отримання інформації про зміни фізіологічного стану людини під час проведення тестування. Основна мета такого тестування полягає у встановленні емоційного напруження особи, яка піддається обстеженню, що може вказувати на її відвертість чи невідвертість при відповіді на запитання (говорить правду чи намагається її приховати). Головна особливість цього пристрою – це засіб виявлення не самої правди або брехні, а відстеження реакцій людини (як змінюється її стан у зв'язку із запитаннями, що ставляться їй). Реакції містить у собі велику кількість змін в організмі: серцевий ритм, дихання, пульс, тиск, електричний опір шкіри тощо. Таким чином, прилад виступає тільки реєстратором об'єктивних параметрів, а їх суб'єктивну інтерпретацію здатний виконати тільки відповідний фахівець.

Так, з метою встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди, можна використовувати результати досліджень, отриманих за допомогою поліграфа, для встановлення таких фактів:

- Встановлення істини: коли у свідченнях двох або трьох учасників є розбіжності, і один із них своїми діями з високою ймовірністю намагається протидіяти встановленню правди.

- Встановлення невинуватості підозрюваного: коли останній добровільно погоджується пройти обстеження на поліграфі. У цьому випадку поліграф виступає як інструмент встановлення істини та захисту підозрюваного.

- Встановлення факту самообмови.

- Встановлення істини в умовах розбіжностей: коли між свідченнями свідків або підозрюваних існують суперечності щодо конкретних фактів.

Важливою умовою проведення дослідження з використанням поліграфа – це наявність письмової згоди досліджуваної особи на опитування з використанням поліграфа, що ґрунтується на положеннях ч. 2 ст. 28 Конституції України, яка забороняє проведення медичних, наукових чи інших дослідів над людиною без її вільної згоди. В інших країнах це питання вирішується згідно з національним законодавством. А. Ф. Волобуєв зазначає, що фахівець, який діагностує людину з використанням поліграфа, повинен мати



відповідний рівень підготовки в галузі психофізіології (оскільки йдеться про побудову системи запитань – психологічних реагентів та оцінку психофізіологічних реакцій на них) і, вбачається, базову вищу психологічну освіту, пройти спеціалізовану підготовку з використання поліграфа в психологічних дослідженнях [3].

Отже, науково-технічне підґрунтя не викликає сумнівів у доцільності використання поліграфа під час встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди, оскільки цей комп'ютерний пристрій для психофізіологічного дослідження є комплексним аналізатором фізіологічного стану людини на пред'явлені стимули або подразники. Основною причиною дискусій щодо його правових підстав використання є не технічні характеристики, а суб'єктивна інтерпретація результатів дослідження, яка залежить від досвіду, серйозності підходу, постійного вдосконалення методики проведення досліджень та професійної компетентності відповідних спеціалістів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <http://surl.li/kvedyr> (дата звернення: 15.10.2024)

2. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 23.02.2024. URL: <http://surl.li/rhkngi> (дата звернення: 15.10.2024).

3. Волобуєв А. Ф. Поліграф: техніко-криміналістичний засіб виявлення і фіксації доказів чи інструмент експертного дослідження? *Криміналістичний вісник*. 2018. № 2 (30). С. 55–63.

#### **Гречуха Владислава Олегівна**

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

#### **Юнацький Мар'ян Олегович**

*доцент кафедри цивільно-правових та гуманітарних дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)*

### **ГЕНДЕРНА РІВНІСТЬ У МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ: ПОГЛЯДИ З МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ ТА ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Гендерна рівність у транспортній сфері – це ключовий елемент забезпечення справедливого доступу до послуг та безпеки для всіх громадян. Транспорт є важливим елементом міської інфраструктури і значною

частиною повсякденного життя більшості людей. Разом з тим транспортні системи часто не адаптовані під потреби різних груп користувачів, особливо жінок, які стикаються з проблемами доступності, безпеки та комфорту.

Міжнародний досвід демонструє нам найрізноманітніші підходи до вирішення даної проблеми, що включає в себе створення окремих вагонів для жінок у Японії та Індії; спеціальні зупинки на вимогу для жінок у нічний час у Франції; гендерний аналіз транспортної політики у Швеції; програми з підвищення участі жінок у транспортній галузі у Німеччині. Дані підходи дуже сприяють підвищенню безпеки та поліпшенню умов праці та доступу жінок до транспорту.

Так як, деякі дослідження свідчать, що жінки частіше за чоловіків користуються громадським транспортом і менше – приватними автомобілями, можна зробити висновок, що це робить їх більш вразливими до недоліків у системі. До того ж, жінки відчувають більшу небезпеку у громадських місцях, включаючи зупинки та станції транспорту, що дуже підвищує ризик гендерно обумовленого насильства [1].

У міжнародному досвіді існує чимало позитивних прикладів, як країни забезпечують гендерну рівність у транспортній сфері [1].

У Швеції дані щодо способу пересування чоловіків і жінок використовуються для коригування міської інфраструктури з метою зручності для всіх громадян. Також ця країна дуже активно впроваджує ініціативи для того, щоб зменшити кількість автомобілів у містах, віддаючи пріоритет екологічним видам транспорту, які є більш зручними для жінок [1].

У Японії діють «жіночі вагони» в метро, які ввели щоб підвищити безпеку жінок [2].

У Франції реалізуються проекти, що спрямовані на підвищення безпеки жінок у транспорті. Наприклад, програма «Femmes dans les transports» у Парижі передбачає можливість зупинки на вимогу для жінок у нічний час у громадському транспорті, що знижує ризик насильства [2].

У Німеччині активно проводиться робота з підвищення участі жінок у транспортній сфері як працівників. Розробляють спеціальні програми підготовки для жінок, які бажають працювати водіями чи інженерами в транспортній галузі [1].

Забезпечення гендерної рівності вимагає зусиль на рівні урядів і міжнародних організацій. Такі організації, як ООН та Європейський Союз, впроваджують програми, що спрямовані на інклюзію і рівність у транспортній сфері.

Для України, яка також стикається з питанням гендерної нерівності у транспорті, дуже важливо врахувати міжнародний досвід для того, щоб сформулювати власну стратегію. Україна може перейняти позитивні практики, такі, як жіночі вагони, зупинки на вимогу, освітлення зупинок у нічний час та програми для працевлаштування жінок у транспортній сфері.

Запровадження передового міжнародного досвіду в Україні може суттєво трансформувати національний транспортний сектор. Наприклад, інтеграція

заходів міського планування, що враховують гендерні аспекти, може підвищити громадську безпеку та збільшити доступність для жінок. Одним із таких заходів є комплексний гендерний аудит транспортних мереж, який аналізує такі фактори, як освітлення, спостереження та доступність. Дослідження ООН-Жінки показує, що транспортні системи, розроблені з урахуванням гендерних аспектів, краще обладнані для обслуговування різноманітних користувачів, особливо вразливих груп.

Ще одним важливим кроком є включення гендерно-чутливого бюджету до місцевої та національної транспортної політики. Цей підхід, який ефективно використовується в таких країнах, як Канада та Австралія, гарантує справедливий розподіл ресурсів на проекти, які безпосередньо спрямовані на вирішення гендерної нерівності в інфраструктурі громадського транспорту. В Україні це може означати пріоритетні інвестиції в безпечніші автобусні зупинки, добре освітлені доріжки та системи громадського транспорту, зручні для дітей, щоб обслуговувати жінок, які подорожують із утриманцями [1].

Крім того, сприяння участі жінок у сфері зайнятості в транспортному секторі могло б усунути стереотипи, водночас сприяючи різноманітності у прийнятті рішень. Цей підхід виявився успішним у Німеччині, де за допомогою цільових програм розвитку навичок жінок заохочують виконувати ролі, у яких традиційно домінують чоловіки, наприклад планування транспорту чи керування поїздами. Заохочуючи інклюзивну політику під час працевлаштування та кар'єрного просування, Україна може створити робочу силу, яка краще розуміє та вирішує гендерні виклики транспорту.

Нарешті, неможливо переоцінити роль кампаній з підвищення обізнаності громадськості у зверненні до культурних норм. Освітні ініціативи, орієнтовані як на чоловіків, так і на жінок, можуть змінити ставлення суспільства до справедливого використання транспортних послуг. Кампанії, схожі на шведську «Справедливий транспорт для всіх», яка підкреслює важливість спільної відповідальності у забезпеченні безпеки та інклюзивності, можуть надихнути на подібні зміни у сприйнятті громадськості в Україні.

#### **Список використаних джерел:**

1. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навчальний посібник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.

2. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ : «МП Леся», 2015. 204 с.

**Григор'єва Наталія Сергіївна**

*курсантка III курсу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Кіблик Дар'я Володимирівна**

*доцентка кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, докторка філософії у галузі права (наукова керівниця)*

## **ПРЕВЕНТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Органи Національної поліції України на сьогоднішній час відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху в нашій країні, особливо в умовах правового режиму воєнного стану. Завдяки превентивним заходам, органи поліції спрямовують свою діяльність на запобігання дорожньо-транспортних пригод, здійснюють нагляд за дотриманням правил дорожнього руху з метою зменшення кількості постраждалих та загиблих. Сьогодні в Україні гостро стоїть питання зниження аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, який відноситься до однієї з трьох найпоширеніших причин смертності осіб молодого віку в Україні, що робить дану тематику ще більш актуальною в умовах сьогодення.

Слід зазначити, що відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль) [1].

Адміністративно-превентивні заходи забезпечення безпеки дорожнього руху – це встановлені нормами законодавства адміністративно-правові засоби впливу на учасників дорожнього руху, які застосовуються працівниками поліції у встановленому порядку для попередження дорожньо-транспортних пригод та запобігання травматизму. Ознаки таких заходів полягають у тому, що вони застосовуються працівниками поліції від імені держави, для їх застосування мають бути підстави, передбачені законодавством, порядок застосування превентивних поліцейських заходів встановлений законом [2].

О. А. Будь характеризує систему превентивних поліцейських заходів як сукупність адміністративно-правових засобів, прийомів впливу на суспільні відносини, що складаються в процесі виконавчо-розпорядчої діяльності органів Національної поліції України, які мають превентивний характер. Їх реалізація можлива суто в межах і на підставі правових норм, визначених Законом України «Про Національну поліцію», іншими нормами адміністративного законодавства України, за допомогою яких у процесі виконання покладених на

поліцію повноважень можливе досягнення бажаного результату поліцейської діяльності, яким є охорона прав і свобод людини, гарантування публічної безпеки і протидія злочинності [3].

Але, як бачимо що поліцейські превентивні заходи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають свої особливості. Їх ефективність значною мірою залежить від того, наскільки вони адаптовані до конкретних умов та проблем.

Так, відповідно до ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року, поліція відповідно до покладених на неї завдань:

- регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

- здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

- видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху [4].

Аналізуючи статистичні дані, слід зазначити що з кожним роком збільшуються випадки фактів порушення ПДР учасниками дорожнього руху, які призводять до ДТП, а саме, на нашу думку можна виділити такі правопорушення:

- керування транспортним засобом у стані алкогольного, чи іншого сп'яніння (ст. 130 КУпАП);

- порушення водіями правил проїзду перехресть та обгону (ч. 2 ст. 122 КУпАП);

- невиконання вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг (ч. 1 ст. 122 КУпАП);

- недотримання водіями транспортних засобів правил проїзду пішохідних переходів (ч. 1 ст. 122 КУпАП) [5].

Слід взяти до уваги також статистичні дані випадків ДТП станом на 2023 рік, згідно з інформацією аналітичного порталу «Слово і діло» в Україні на чверть зросла кількість ДТП, а смертність від них підвищилася на 9 %. Причиною понад 50 % усіх смертельних аварій є перевищення швидкості. «За 2023 рік сталося 23 642 ДТП із загиблими або травмованими. При цьому 3053 людини загинули, а 29 502 людини отримали травми. У Києві загинули 103 людини», – повідомили правоохоронці. Також у Патрульній поліції з'ясували, що причина понад 50 % усіх смертельних аварій – перевищення швидкості. Також частими причинами смертельних ДТП є порушення правил маневрування (16 %), перехід дороги в невстановленому місці й виїзд на смугу зустрічного руху [6].

Тому, аналізуючи вищевикладений матеріал, можемо виділити основні особливості поліцейських превентивних заходів забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху, які можуть поліпшити проведення комплексу

профілактичних заходів, спрямованих на профілактику аварійності та зниження тяжкості її наслідків:

1) Комплексний характер (ефективність превентивних заходів досягається за рахунок їх комплексного застосування. Це означає поєднання різних методів, таких як: інформаційно-просвітницька робота, патрулювання, використання технічних засобів фіксації порушень, співпраця з іншими суб'єктами контролю у сфері дорожнього руху тощо).

2) Індивідуальний підхід (кожен регіон має свої особливості дорожньої інфраструктури, рівня дотримання правил дорожнього руху та інших факторів, що впливають на безпеку, слід також урахувувати складність ситуації через активні бойові дії в нашій країні. Тому превентивні заходи повинні бути адаптовані до конкретних умов кожного регіону, як на деокупованих територіях та територіях, найбільш наближених до зони бойових дій).

3) Диференційований підхід (превентивні заходи повинні бути спрямовані на різні категорії учасників дорожнього руху: водії, пішоходи, велосипедисти. Для кожної категорії необхідно розробляти свої програми та методи роботи).

4) Превентивні заходи повинні бути постійними і систематичними. Тільки за умови регулярного проведення профілактичних заходів можна досягти стійкого позитивного результату).

5) Ефективність превентивних заходів повинна оцінюватися за конкретними результатами: зменшення кількості ДТП, травм, смертей на дорогах.

6) Ведення органами поліції аналізу дорожньо-транспортних пригод, який дозволяє виявляти найбільш небезпечні ділянки доріг, визначати типові порушення та оперативно реагувати на проблемні ситуації.

Отже, ґрунтуючись на вищевикладеному, можемо зробити висновок, що превентивна діяльність Національної поліції України є важливим компонентом у забезпеченні безпеки дорожнього руху, яка реалізує повноваження з контролю за безпекою дорожнього руху, дотримання правил дорожнього руху його учасниками, запобігання загибелі та травмуванню людей на вулично-дорожній мережі. Завдяки комплексному підходу з боку органів забезпечення дорожнього руху, вдасться досягти мінімізації кількості дорожньо-транспортних пригод, притягненні винних до адміністративної чи кримінальної відповідальності та створенні безпечного транспортного середовища.

### **Список використаних джерел:**

1. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/3353-12> (дата звернення: 22.10.2024).

2. Прокопенко О., Комзюк М. Адміністративно-превентивні заходи забезпечення безпеки дорожнього руху Національною поліцією України. *Підприємство, господарство і право*. 2021. № 4. С. 194.

3. Будь О. А. Характеристика системи превентивних поліцейських заходів крізь призму норм адміністративного законодавства України. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 3 (24). С. 64.

4. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/580-19> (дата звернення: 22.10.2024).

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення (статті 1 - 212-24) : Кодекс України; Закон, Кодекс від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 25.10.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/80731-10> (дата звернення: 22.10.2024).

6. «В Україні на чверть зросла кількість ДТП – поліція» – аналітичний портал «Слово і діло». URL: <http://surl.li/mloqsy> (дата звернення: 22.10.2024).

### **Гриценко Карина Миколаївна**

*студентка III курсу Відокремленого структурного підрозділу «Полтавський фаховий коледж Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого»*

### **Мелконян Арміне Гарегінівна**

*викладачка Відокремленого структурного підрозділу «Полтавський фаховий коледж Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого» (наукова керівниця)*

## **ОЦІНКА ВПЛИВУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА ЯКІСТЬ ПОВІТРЯ В МІСТАХ**

Вплив автомобільного транспорту на забруднення довкілля та здоров'я населення виявляється більшим, ніж зазвичай вважається. Основні чинники, що сприяють цьому, включають високу концентрацію транспорту в густонаселених районах, а також те, що викиди відбуваються в нижніх шарах атмосфери, де люди живуть і працюють, що ускладнює їхнє розсіювання. Крім того, відпрацьовані гази містять високі концентрації токсичних речовин, які зберігаються в атмосфері від кількох днів до півроку. Окрім прямого негативного впливу на здоров'я, викиди сприяють глобальному потеплінню через збільшення рівня вуглекислого газу, що веде до парникового ефекту.

На думку багатьох експертів, це впливає на природні катаклізми, такі як пожежі й повені. Також відпрацьовані гази містять оксиди сірки та азоту, які утворюють кислоти, що викликають кислотні дощі. Це призводить до шкоди екосистемам, підвищеної корозії металів та руйнування будівель. Кількісно оцінити викиди автотранспорту важко через мобільність автомобілів і відсутність обладнання для постійного моніторингу. Також впливають технічна відсталість автомобілів та неякісне паливо [1]. Щоб зменшити негативний вплив транспорту, необхідно вдосконалювати законодавство в галузі екології

транспорту. Одним із рішень є запровадження екологічних нормативів для автомобілів та стандартів пального, зокрема поступову відмову від використання бензину.

Транспорт є значним джерелом забруднення повітря. Автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння приносять комфорт, але сильно шкодять. Вони викидають в атмосферу оксиди сірки, азоту, карбону, сажу та дрібнодисперсні частки. Про те, як транспорт впливає на навколишнє середовище та які кроки можна зробити для зменшення цього впливу, розповідають експертки Ірина Бондаренко та Дар'я Лазарева. Ірина Бондаренко, експертка з питань сталої мобільності від організації «Екодія», зазначає, що до пандемії COVID-19 у Києві близько 90 % забруднення повітря було спричинено транспортом. Суміш кисню з продуктами згоряння бензину та дизелю стає однією з основних причин серцево-судинних та респіраторних захворювань. Крім того, транспорт відповідає за приблизно 12 % викидів парникових газів в Україні, які сприяють зміні клімату [2]. Хоча повністю уникнути викидів у транспортній сфері неможливо, цей сектор має потенціал для значного скорочення шкідливих викидів за умови належної підтримки з боку держави.

В Україні ж транспорт залишається одним із ключових забруднювачів, оскільки на нього припадає до 40 % забруднення повітря. Незважаючи на національні стандарти якості повітря, більшість українських міст продовжують їх перевищувати. Кожен автомобіль для спалювання 1 кг бензину використовує приблизно 15 кг повітря, з яких 5,5 кг складає кисень. Під час згоряння 1 тонни палива в атмосферу потрапляє близько 200 кг вуглецю. Автотранспорт відповідальний за приблизно 55 % усіх шкідливих викидів, які включають понад 200 різних речовин, серед яких оксиди вуглецю, свинцю, азоту, формальдегіди, ароматичні вуглеводні, бенз(а)пірен та канцерогенні речовини, у тому числі мутагени [3]. Для вирішення цієї проблеми необхідно розробляти і впроваджувати альтернативні види екологічно безпечного палива, такі як водень. Основною перевагою водню є майже безшумна робота транспорту, а замість шкідливих викидів у повітря виходить лише водяна пара. Важливою перевагою водню також є його безпека: у бензобаках звичайних автомобілів може утворюватися вибухонебезпечна суміш пального з повітрям, тоді як водень знаходиться під тиском, і повітря не може потрапити до баку, що зменшує ризик вибуху навіть під час аварій.

У зв'язку з окресленими питаннями зусилля органів державної влади і природоохоронних служб, передусім, мають бути спрямовані на попередження та зменшення шкідливого впливу транспорту на довкілля і здоров'я населення, шляхом упровадження організаційних заходів щодо створення швидкісних автомагістралей без припинення транспортного руху, об'їзних автошляхів, використання неетильованого бензину і скрапленого природного газу та інших заходів [1].

Перехід громадського транспорту на водневе паливо дасть змогу не тільки значно зменшити залежність України від поставок нафти, а і скоротити



викиди вихлопних газів, а також знизити рівень шуму в містах. Технології використання водневого палива вже досягли такого рівня, що в найближчій перспективі стане можливим масове виробництво відповідних транспортних засобів.

Однією з проблем озеленення малих міст, навіть за умов дотримання всіх принципів озеленення, є пошкодження зелених насаджень автомобілями, що паркуються в недозволених місцях, особливо поблизу торгових зон. Також складною є ситуація під час будівництва великих магістральних шляхів, коли масово вирубуються дерева. Тривале будівництво і значний антропогенний вплив руйнують екосистеми навколо майбутніх доріг, порушуючи взаємозв'язки між живими компонентами. Це призводить до того, що екологічні коридори в зонах будівництва стають нефункціональними. Крім того, нормативні акти щодо захисту тваринного та рослинного світу під час планування, будівництва та експлуатації лінійних об'єктів ще не розроблені належним чином.

На сьогоднішній день при будівництві доріг і залізниць часто ігноруються екологічні стандарти. Найбільш прикро, що ці дороги, хоча й називаються автобанами, насправді не відповідають навіть базовим екологічним вимогам та розривають цілісні екосистеми на окремі ізольовані частини. Таке нехтування екологічною безпекою та економія коштів можуть призвести до непоправних втрат для природи, що в майбутньому обійдеться значно дорожче.

Отже, якість повітря – це не лише екологічна проблема, а й питання здоров'я та добробуту людей. Забруднене повітря призводить до збільшення кількості захворювань дихальних шляхів, серцево-судинної системи та онкологічних захворювань. Тому покращення якості повітря є важливим кроком для підвищення рівня життя міського населення. Інвестуючи в розвиток екологічно чистого транспорту, ми інвестуємо в здоров'я наших дітей та майбутніх поколінь.

### **Список використаних джерел:**

1. Все про довкілля. Автотранспорт і навколишнє середовище: проблеми і шляхи їхнього вирішення. Запорізька обласна державна адміністрація. URL: <https://www.zoda.gov.ua/news/7207/avtotransport-i-navkolishnjесeredovishe-problemi-i-shlyahi-jihного-virishennya.html> (дата звернення 06.11.2024).

2. Викиди від транспорту і як з ними боротися: інтерв'ю експертки Екодії. Екодія. URL: <https://ecoaction.org.ua/vykydy-vid-transportu.html> (дата звернення 06.11.2024).

3. User S. Екологічні проблеми транспортної галузі: погляд громадськості – Всеукраїнська екологічна ліга. Головна – Всеукраїнська екологічна ліга. URL: <https://www.ecoleague.net/pro-vel/misiia-vel/vystupy-publikatsii/2011/item/68-ekolohichni-problemy-transportnoi-haluzi-pohliad-hromadskosti> (дата звернення 06.11.2024).

**Гузенко Олена Павлівна**

*доцентка кафедри господарсько – правових дисциплін та економічної безпеки  
Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка  
економічних наук, доцентка*

## **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ У ФОКУСІ СТРАТЕГІЇ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ**

Війна в Україні руйнує не лише людські життя та інфраструктуру, але й систему економічної безпеки, яка надає життєво важливі послуги по захисту довкілля. Загалом екологічна безпека є компонентом національної безпеки, що гарантує захищеність життєво важливих інтересів людини, суспільства, держави та довкілля від реальних або потенційних загроз, які створюють природні чи антропогенні чинники. До того ж, екологічна складова різних видів безпеки може стати базовим компонентом сталої мобільності. Концепція сталої мобільності впливає з необхідності скорочення викидів відпрацьованих газів від автомобільного транспорту у містах, а, як, наслідок має безпосереднє відношення до екологічної безпеки. З метою виконання ключових сегментів сталої мобільності необхідно більш предметно зупинитися на актуальних проблемах економічної безпеки, що і обумовило вибір напрямку дослідження.

Концептуальним проблемам екологічної безпеки присвячені дисертаційні та монографічні праці вітчизняних учених, які розкривають специфічні аспекти сталої мобільності в контексті безпекової складової. Особливістю є те, що питання екологічної безпеки досліджуються в рамках сталого розвитку, сталої мобільності, нової екологічної концепції. Доволі змістовно проблеми екологічної безпеки розкривають у своїх працях такі вчені як Н. В. Павліха та К. М. Федина [1], В. В. Березуцький, Н. Л. Березуцька та А. О. Богодист [2], Б. В. Буркинського [3], А. В. Степаненко, Г. О. Обиход, А. А. Омельченко [4]. Попри значний масив наукових праць не було вироблено спільного бачення основних ознак екологічної безпеки, що надає актуальності дослідженням з означеної проблематики.

Як правило стала мобільність представляє собою здатність людей брати участь в активностях, що відбуваються в різних місцях, завдаючи при цьому мінімального негативного впливу на довкілля, економіку та просторове планування територій. Рольовий аспект екологічної безпеки в межах сталої мобільності набирає особливої ваги так, як Україна розпочала новий етап свого розвитку в умовах, коли, з одного боку, зростають військове протистояння та військові загрози, а з іншого – виникла низка нових несилкових загроз, джерела яких сконцентровані як усередині, так і ззовні країни. У результаті цього екологічна безпека країни все більше залежить від стану навколишнього середовища, безпечного та раціонального використання природних ресурсів, прогнозу та пом'якшення наслідків надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру.

Зокрема, як зауважує В. Сістук [5] наявність та зміст сталої мобільності добре простежується через міські транспортні системи, котрі набувають ознак сталості, коли одночасно виконуються чотири умови:

по – перше, відповідають базовим сучасним потребам по переміщенню мешканців міста із забезпеченням всього спектру якості транспортних послуг – від часу у дорозі та точного виконання розкладу руху громадським транспортом до зручності мобільного додатку для замовлення таксі;

по – друге, можуть задовольняти очікування, які матимуть майбутні покоління;

по – третє, мінімізована шкода навколишньому середовищу від транспортних засобів, насамперед, за рівнем шуму та забруднення повітря;

по – четверте, вони характеризуються можливістю отримання довгострокового соціального та економічного ефекту від впровадження заходів щодо сталої мобільності таких як, інклюзивність транспортної інфраструктури, безпека на дорозі, зменшення витрат часу на очікування у заторі і т. д.

Загострення питання екологічної безпеки пояснюється масштабною катастрофою, котра зачіпає всі природні ресурси та екосистеми. Відсутність доступу до територій та об'єктів природоохоронного управління на окупованих територіях або територіях перед фронтовою межею, руйнування та втрата інфраструктури, порушення ліній транспортних сполучень різного призначення, недостатня кількість кваліфікованих кадрів у сфері управлінських циклів екологічною безпекою та обмежена можливість виконувати повноцінно свої функціональні обов'язки, призупинення заходів контролю на період воєнного стану негативно вплинули на можливість повноцінно реалізувати принципи екологічно безпечного природокористування як у державі загалом, так і на окремих її територіях.

Відомо екологічна безпека є компонентом національної безпеки, що має ряд певних призначень та особливостей у умовах воєнних викликів:

- гарантує захищеність життєво важливих інтересів людини, суспільства, держави та довкілля від реальних або потенційних загроз, які викликані реальними воєнними діями;

- виступає інтегратором, що в сукупності з іншими видами економічної безпеки у систему національної безпеки, забезпечує їх оптимальне співвідношення, що сприяє визначенню комплексу воєнних ризиків, які негативно впливають на рівень дотримання національних інтересів;

На погляд М. І. Хилько [6, с. 25] «...екологічну безпеку необхідно розглядати не як одну зі складових національної безпеки суспільства, а як інтегратор, який здатний, з одного боку, консолідувати суспільство, а з іншого – сприяти його прогресивному поступу». В свою чергу, Л. В. Левковська, Ю. Б. Шпильова, А. А. Омельченко [7, с. 90] вважають «...гарантування екологічної безпеки спрямоване на формування та впровадження системи дієвих організаційних і економічних заходів щодо підтримання екологічної рівноваги на базі принципів раціонального природокористування».

Одним із напрямком вирішення існуючих проблем екологічної безпеки можна вважати адаптацію Стратегії сталої (іноді перекладають «стійкої») і розумної мобільності ЄС (Sustainable and Smart Mobility Strategy) – це стратегічний документ Європейського Союзу, який має трансформувати європейську транспортну систему так, щоб викиди від транспорту скоротилися на 90 % до 2050 року, а міста стали більш стійкими до майбутніх криз. Таке твердження випливає з того, що «...викиди парникових газів від транспорту в Україні складають близько 10–12 % від усіх викидів парникових газів на рік, а викиди шкідливих забруднюючих речовин у повітря від транспорту – 35–40 %» [8, с. 5]. Вирішення даної проблеми лежить в площині переходу України на транспорт зі знизеними чи нульовими викидами. Окрім того, фахівці ГО «Центр екологічних ініціатив «Екодія» пропонують Україні звернути увагу на розвиток громадського транспорту та велосипедного руху, а також залізничного і водного транспорту для пасажирських і вантажних перевезень. Фахівці вважають, що завдяки полегшеному оподаткуванню ввезення електромобілів Україна уже створює стимули для розвитку електромобільності, тож тепер доцільно зосередитися на рекомендаціях з розширення мережі електрозарядних станцій і стимулюванні використання електровелосипедів та електросамокатів [8, с. 11].

Таким чином, вирішення питань екологічної безпеки України можливо шляхом адаптації ключових положень Стратегії сталої і розумної мобільності ЄС, котра має за мету досягти цілей Європейського зеленого курсу в секторі транспорту і мобільності. Фактичне впровадження зазначеної стратегії надасть можливість в Україні вирішити ряд проблематичних питань в контексті екологічної безпеки, що матиме позитивний вплив на безпекове середовище в країні, що потерпає від реальних воєнних викликів.

### **Список використаних джерел:**

1. Павліха Н. В., Федина К. М. Організаційно-економічні основи екологічно безпечного природокористування : монографія. Київ : Кондор, 2017. 270 с.
2. Безпека людини у сучасних умовах: монографія / В. В. Березуцький, Н. Л. Березуцька, А. О. Богодист та ін.; за заг. ред. проф. В. В. Березуцького. Харків : ФОН Мезіна В. В., 2018. 208 с.
3. Сталий розвиток і цифрові інновації : монографія / за заг. ред. Буркинського Б. В. та ін. Одеса : ДУ «ІРЕЕД НАНУ», 2024. 543с.
4. Екологічна модернізація в системі природно-техногенної та екологічної безпеки: монографія / А. В. Степаненко, Г. О. Обиход, А. А. Омельченко та ін. Київ : ДУ ІЕПСР НАН України, 2016. 435 с.
5. Сістук В. Що таке стала мобільність ? : Про мобільність: транспортне планування та моделювання. UA. 2023. URL: <http://surl.li/gtwsnt> (дата звернення: 04.10.2024).
6. Хилько М. І. Екологічна безпека України: навч. посіб. Київ : КНУ ім. Т. Шевченка, 2017. 267 с.

7. Левковська Л. В., Шпильова Ю. Б., Омельченко А. А. Концептуальні засади розвитку екологічно безпечного природокористування в повоєнний період відновлення України. *БІЗНЕСІНФОРМ*. 2024. № 5. С.87–96.

8. Бондаренко І. Разом до сталої і розумної мобільності. Що таке Стратегія сталої і розумної мобільності ЄС та як її можна застосувати в Україні. Київ : Центр екологічних ініціатив «Екодія», 2021. 16 с.

### **Деревянко Богдан Володимирович**

*провідний науковий співробітник відділу господарсько-правових досліджень проблем економічної безпеки Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова НАН України», доктор юридичних наук, професор*

## **ЗАХОДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ РУХУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

27 червня 2014 року було підписано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [1]. А рівно за п'ять місяців розпочалися трагічні події у новітній українській історії, після початку яких ще у 2014, а особливо після їх поглиблення у 2022 році абсолютна більшість громадян України усвідомила необхідність пришвидшення руху на інтеграцію із розвиненими цивілізованими країнами. Історично і географічно такими країнами для України є більшість країн-членів ЄС. 23 червня 2022 року Україна отримала статус кандидата на членство в ЄС. Та отримання цього статусу ще не гарантує автоматичний вступ до ЄС. Крім потреби у поверненні усіх міжнародно визнаних українських територій і реінтеграції громадян, які залишаються під російською окупацією, сьогодні існує гостра потреба у реформуванні економічної, соціальної, політичної та інших сфер життєдіяльності держави і громадян. Одним із дієвих способів може бути реформування як системи законодавства, так і окремо певних нормативних актів. Нормативні зміни повинні забезпечити стійкий рух до економічних стандартів рівня життя, політичних стандартів рівня свободи і незалежності, вільного розвитку кожної особистості, кожного громадянина. Та не меншого значення має зміна ставлення до виконання правових норм громадянами держави.

Безпека руху автомобільного транспорту в економічно розвинених європейських країнах не зводиться лише до дотримання правил дорожнього руху самими водіями автомобілів, як це часто розуміється в Україні. Безпека руху автомобільного транспорту у країнах ЄС передбачає наявність якісного дорожнього покриття, великої кількості транспортних розв'язок та доріг із одностороннім рухом, великої кількості надземних і підземних переходів, екологічну безпечність значної кількості автомобілів, поступове збільшення

частки роботизованих автомобілів і, як один із багатьох факторів, – культури управління транспортним засобом кожним водієм.

В Україні причиною ДТП за участі засобів автомобільного транспорту часто є об'їзд водіями дорожніх ям та інших пошкоджень дорожнього полотна зустрічною смугою. Для подолання цієї проблеми можливо навіть не потрібні зміни до законодавства. Якщо і потрібні, то хіба що у Кримінальний кодекс в частині підвищення покарання за розкрадання коштів, виділених на будівництво та ремонт доріг і різноманітних дорожніх споруд. Треба дочекатися завершення війни, щоб більша кількість коштів виділялася на названі цілі та поступове збільшення кількості доріг із одностороннім рухом. Під час війни виглядає доцільним будівництво у містах та інших населених пунктах захисних споруд. Функції таких споруд можуть виконувати підземні переходи. Вони захистять пішоходів від автомобілів, а також від можливих ворожих обстрілів із повітря.

Забезпечення прав громадян (підданих) на чисте повітря в європейських країнах забезпечується перманентним збільшенням частки автомобілів із електричним двигуном. Українським законодавством поступово надаються податкові пільги для виробників чи імпортерів таких автомобілів. Можна назвати Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві» від 16 січня 2020 року [2], Закон України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» від 16 липня 2021 року [3] та інші. Але справжнє забезпечення екологічної складової безпеки руху автомобільного транспорту в Україні можливе лише коли автомобілі працюють на електроенергії, отриманій із «зелених» джерел; «у випадку заряджання цих акумуляторів електроенергією, згенерованою із відновлюваних джерел, можна говорити про розвиток відновлювальної енергетики принаймні у транспортній сфері. На жаль, до серйозного розвитку ще має пройти достатньо багато часу, оскільки економічні методи стимулювання є значно довготривалішими у порівнянні із адміністративними» [4, с. 240]. Та тут є ще одна проблема, пов'язана із тим, що сьогодні в Україні діє найвищий «зелений» тариф у Європі. Тому Державний бюджет не спроможний у повній мірі розраховуватися із домогосподарствами і підприємствами за продану державі «зелену» енергію. Приблизно кожні три місяці черговою постановою НКРЕКП із назвою «Про встановлення «зелених» тарифів на електричну енергію, вироблену генеруючими установками приватних домогосподарств» розміри «зеленого» тарифу для домогосподарств знижуються. Аналогічні положення приймаються і стосовно суб'єктів бізнесу. У попередній роботі нами вказувалося, що «найвищі «зелені» тарифи для найперших виробників позитивно вплинули на появу сектору «зеленої» енергетики. Із плином часу та завдяки розширенню цього сектору держава цілком виправдано поступово зменшує «зелені» тарифи, які не повинні бути вищими за середньоєвропейські. Тенденція на поступове

зниження «зелених» тарифів повинна бути збережена за умови обов'язкового дотримання правил дії зворотної сили закону» [5, с. 66]. Тому у певний момент часу розмір «зеленого» тарифу стане нижчим за вартість електроенергії, яка продається суб'єктам бізнесу, а пізніше – і населенню. У такому випадку електромобілі на «зеленій» енергії зможуть забезпечити екологічну складову безпеки руху автомобільного транспорту.

Поступове збільшення частки роботизованих автомобілів відбувається незалежно від волі пересічного українця. А підвищення культури управління автотранспортним засобом кожного українського водія відбудеться одразу після вирішення першої серед названих проблем. А надалі мабуть зміни законодавства у цій частині проблеми не виглядає вкрай необхідними. Тут більшої користі може принести посилення контролю за якістю навчання в автошколах різних регіонів країни.

### **Список використаних джерел:**

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, підписана 27 червня 2014 року. *Офіційний портал Верховної Ради України*. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) (дата звернення: 14.10.2024).

2. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві: Закон України від 16.01.2020 р. № 466-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 32. Ст. 227.

3. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні: Закон України від 16.07.2021 р. № 1660-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 45. Ст. 364.

4. Деревянко Б. В., Попович Т. Г. Правові аспекти стимулювання використання «зеленої» енергії у транспортній сфері України. *Наукові записки. Серія: Право*. 2022. № 13. С. 236–242. DOI: <https://doi.org/10.36550/2522-9230-2022-13-1>.

5. Деревянко Б. В. Тенденції розвитку законодавства України про «зелені» тарифи на електричну енергію. *Правовий часопис Донбасу*. 2020. № 2 (71). С. 62–71. URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/257> (дата звернення: 14.10.2024).

**Єднак Дар'я Дмитрівна**

студентка III курсу Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

**Веселов Микола Юрійович**

професор кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)

## **ОРГАНІЗАЦІЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ЧИННИК ЕФЕКТИВНОСТІ ЛІКВІДАЦІЇ НАСЛІДКІВ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ, ВИКЛИКАНИХ ПОВІТРЯНИМИ АТАКАМИ ВОРОГА**

З початку війни Україна (вся територія держави, її населення, цивільна інфраструктура та промисловість) постійно перебуває під загрозою атак з боку збройних сил російської федерації. Оперативне реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані з повітряними атаками ворога (ракетними атаками, атаками з використанням баражуючих боєприпасів) з боку правоохоронних органів та аварійно-рятувальних служб, має пряме чи опосередковане відношення до транспортного середовища і транспортних процесів.

На наведеній нижче діаграмі (рис. 1) видно, як майже кожного місяця протягом 2024 року збільшувалася кількість загиблих та поранених цивільних осіб від атак ворога.

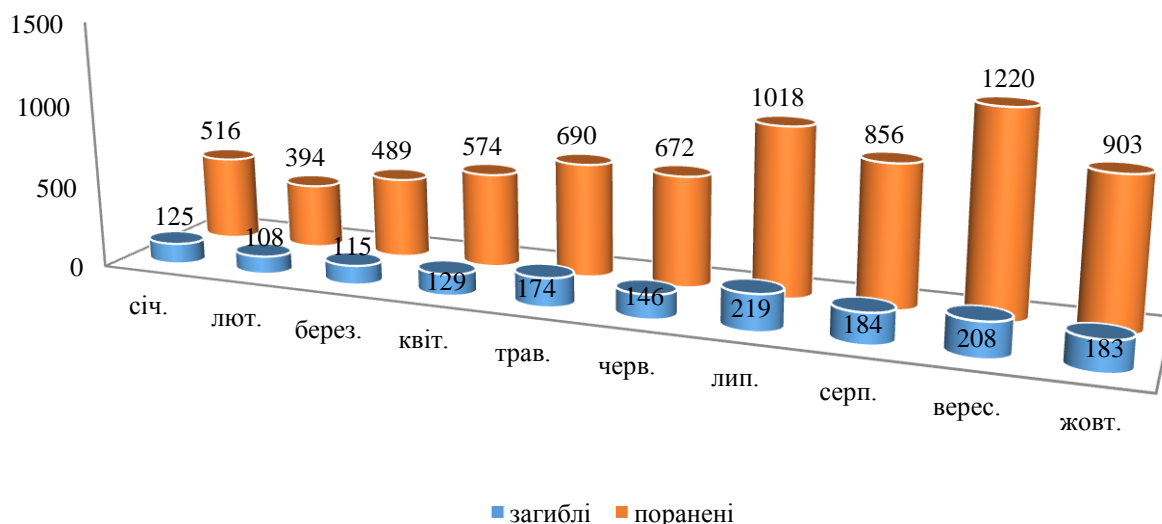


Рис. 1. Кількість втрат (випадків загибелі та поранення) серед цивільних осіб в Україні (на контрольованій території), спричинених нападами російських збройних сил протягом 10 місяців 2024 року (джерело: узагальнення щомісячних звітів (резюме) Комісії ООН з прав людини щодо захисту цивільного населення в умовах збройного конфлікту [1]).

При цьому 20 % таких втрат спостерігається, умовно кажучи, у тилу (у віддалені від лінії фронту). За способом ураження цивільного населення (на



контрольованій нашою державою територією) 28 % припадає на ракетні атаки та атаки з використанням безпілотних літальних апаратів дальнього радіусу дії (баражуючі боеприпаси), 72 % – на авіабомбардування, артилерійські обстріли, удари з реактивних систем залпового вогню та безпілотними літальними апаратами ближнього радіусу дії.

У разі отримання повідомлення про обстріл ворогом населеного пункту, унаслідок якого сталися руйнування цивільної інфраструктури та/або загибель людей (далі – обстріл) уповноважені на здійснення прийому та опрацювання повідомлень громадян посадові особи підрозділів Національної поліції невідкладно організовують відповідне реагування правоохоронних органів, аварійно-рятувальних служб та військової адміністрації на дану надзвичайну подію. Оперативно інформується керівництво місцевої поліції, військової адміністрації, черговий ГУНП даної області, служби екстреної допомоги, ГУДСНС про обстріл, відомі обставини його вчинення та ймовірні наслідки. Невідкладно на місце події направляються усі наявні сили та засоби поліції необхідні для забезпечення аварійно-рятувальних дій, надання допомоги постраждалим громадянам, підтримання правопорядку. В подальшому визначається необхідність залучення додаткових сил та засобів для допомоги з ліквідації наслідків обстрілу.

У взаємодії з представниками органів місцевої влади, ДСНС, УСБУ, а в разі якщо обстрілу зазнав об'єкт військової інфраструктури – представниками Збройних Сил України, Національна поліція визначає межі району ураження та потенційну небезпечність території, прилеглої до місця обстрілу. З цією метою проводиться спільна нарада, за результатами якої на мапі місцевості (населеного пункту): а) наносяться межі району (території) ураження, епіцентри влучення снарядів, ракет, інших боеприпасів, зазначаються частково та повністю зруйновані, а також частково та повністю пошкоджені об'єкти інфраструктури; б) визначаються межі території, що потребує охорони підрозділами ГУНП, місця виставлення блокпостів, загороджень, кількість особового складу підрозділів ГУНП, що буде залучатися до охорони території; в) проводиться зонування території з урахуванням масштабності руйнувань, безпеки детонування снарядів та подальшого руйнування споруд, локалізації місць знаходження постраждалих та загиблих. Орієнтовна градація зон за ознаками безпечності включає: а) небезпечну зону; б) відносно безпечну зону; в) безпечну зону [2].

Умовна ефективність дій правоохоронців та рятувальників на місці обстрілу залежить від низки об'єктивних чинників, не останніми з яких є доступність «небезпечної зони» для транспорту та техніки аварійно-рятувальних служб, вибухотехнічної служби та екстреної медичної допомоги. Така доступність обумовлена особливостями забудови безпосередньо зони ураження, під'їзними шляхами прилеглої території, наявними маршрутами та організацією руху на них транспорту екстрених служб.

Наприклад, за неофіційними даними ГУДСНС в Дніпропетровській області лише на Дніпропетровщині з початку повномасштабного вторгнення в

Україну під час обстрілів було травмовано – 2384 осіб, з них 289 осіб (> 12 %) було врятовано в результаті проведених аварійно-рятувальних робіт.

Виїзд і рух до місця надзвичайної ситуації, викликаній повітряною атакою оперативно-рятувальних служб слід здійснювати в найкоротший час, що досягається: а) швидким збором і виїздом особового складу підрозділу (протягом часу, що не перевищує нормативний) та знанням особовим складом функціональних обов'язків; б) рухом спеціальної техніки найкоротшим маршрутом із гранично можливою швидкістю, що забезпечує безпеку, у тому числі з використанням спеціальних сигналів і відступом (за потреби), в установленому порядку від вимог ПДР; в) знанням особливостей району виїзду [3, розд. 3 п. 12].

Ворожі обстріли цивільних об'єктів на території України важко спрогнозувати напевно, вони періодично відбуваються у різний час доби у будні та вихідні дні (рис. 2). При цьому час доби обумовлює специфіку організації та проведення аварійно-рятувальних робіт, а також ускладнення, які при цьому виникають.

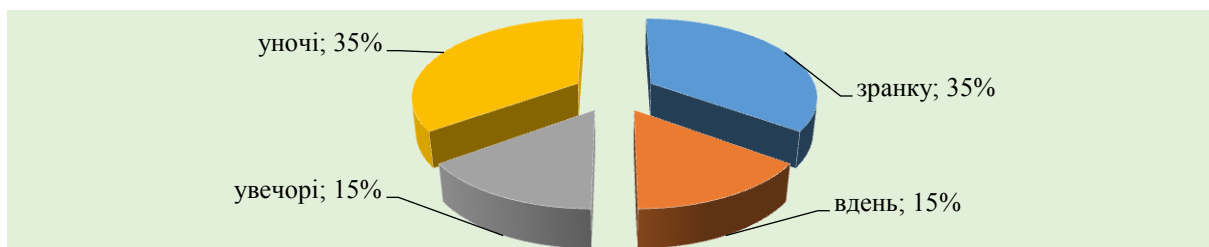


Рис. 2. Розподіл обстрілів збройними силами російської федерації цивільних об'єктів на контрольованій території України (джерело: власне узагальнення за результатами опрацювання повідомлень (новин) на сторінках Інтернет-видань за період 10 місяців 2024 року).

Так, дуже поширеною проблемою під'їзду транспортних засобів та техніки екстрених служб безпосередньо до зони прильоту стає надмірна кількість припаркованих у житлових кварталах (дворах багатоповерхових будинків і внутрішньоквартальних проїздах) приватних транспортних засобів, якщо «приліт» чи падіння уламків збитої ворожої ракети чи БПЛА, відбувається у нічний час чи рано-вранці у селітебній зоні і навпаки, – якщо «приліт» припадає на ранковий або денний час у зоні розташування підприємств, офісів, торговельно-розважальних, навчальних чи медичних установ/закладів. Багато з цих транспортних засобів зазнають значних ушкоджень, що створює додаткові ускладнення щодо їх екстреної евакуації чи переміщення. З іншого боку маршрути руху екстреного та рятувального транспорту з місць їх дислокації до зони ураження чи від зони ураження до медичних закладів є більш переобтяженими іншими транспортними засобами (аж до заторів) зранку і протягом дня, аніж увечері та вночі. Переважно, існуюча дорожньо-транспортна мережа та організація дорожнього руху не враховує додаткових смуг для безперешкодного руху транспорту екстрених служб, особливо у центральних частинах міст. І за умови щільного потоку транспортних засобів, навіть за бажанням, водії часто не в змозі повноцінно виконати вимоги ПДР

щодо забезпечення безперешкодного руху оперативних транспортних засобів із увімкненими звуковими та світловими сигнальними пристроями.

Тож нагальним завданням як сьогодні (в умовах війни), так і в післявоєнному майбутньому для тих установ та державних органів, які відповідають за забудову населених пунктів і реконструкцію автомобільних доріг, а також організацію руху на вулично-дорожній мережі є вирішення проблеми хаотичного паркування транспортних засобів, а також облаштування доріг смугами для екстреного руху оперативних транспортних засобів.

### **Список використаних джерел:**

1. UN Office of the Human Rights Commission. (2024). Protection of Civilians in Armed Conflict – October 2024 (etc.): Summary. URL: <http://surl.li/vmeipm> (дата звернення: 03.11.2024).

2. Алгоритм реагування працівників Національної поліції на події, пов'язані із обстрілами населених пунктів, унаслідок яких сталися масштабні руйнування цивільної інфраструктури, насамперед критичної, та/або значні людські втрати. Київ : Національна поліція України, 2022. 11 с.

3. Статут дій у надзвичайних ситуаціях органів управління та підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту : затвердж. Наказом МВС України від 26.04.2018 № 340. Дата оновлення: 10.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0801-18#n17> (дата звернення: 03.11.2024).

### **Зернякова Маргарита Артурівна**

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

### **Сафронова Ганна Володимирівна**

*старша викладачка кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Дацюк Тетяна Кузьмівна**

*доцентка кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка історичних наук, доцентка*

## **ІНСТРУМЕНТИ І МЕХАНІЗМИ СУЧАСНОЇ ПРАВООХОРОННОЇ СИСТЕМИ ТА ЇХ РОЛЬ У ФОРМУВАННІ БЕЗПЕЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УМОВАХ ПОСТІЙНОГО РОЗВИТКУ ТЕХНОЛОГІЙ І ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

Основними завданнями поліції є забезпечення публічної безпеки і порядку; охорона прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави.

Істотною ознакою правоохоронної діяльності визнається статусна (професійна) ознака особи, яка є уповноваженим державою суб'єктом такої діяльності. Мобільність стає ключовим аспектом сучасного життя, особливо в умовах постійного розвитку технологій та наростаючих потреб глобального населення. Зростаюча концентрація людей у містах, з одного боку, та збільшення вимог до швидкості та зручності переміщення, з іншого, ставлять перед сучасними транспортними системами та правоохоронцями низку складних викликів. З поширенням свідомості про екологічні проблеми та зміни клімату, велика увага приділяється розвитку зелених транспортних технологій. Електричні та гібридні автомобілі стають все більш популярними, альтернативні джерела енергії для транспортних систем, такі як сонячна енергія та водень, отримують широке застосування. У містах розвиваються мережі велосипедних та пішохідних шляхів, а також громадський транспорт на основі нульових викидів. Розробники транспортних систем шукають нові інноваційні рішення для поліпшення міської мобільності. Однією з таких технологій є концепція «розумного» міста, де інтернет речей (IoT) використовується для збору та аналізу даних про транспорт, щоб оптимізувати рух транспортних засобів та управляти транспортним потоком. Платформи для спільного використання транспорту, такі як Uber і Lyft, революціонізують спосіб, яким ми використовуємо транспорт, забезпечуючи простий доступ до послуг перевезень за допомогою мобільних додатків. Ці платформи дозволяють ефективно використовувати автомобілі та зменшити кількість приватних автомобілів на дорогах міст, сприяючи таким чином зменшенню заторів та викидів CO<sub>2</sub>. Ще одним важливим напрямком розвитку транспортних систем є інтермодальність, яка полягає у створенні інтегрованих транспортних мереж, що поєднують різні види транспорту для забезпечення зручності та ефективності переміщення пасажирів. Інтермодальні системи враховують різні потреби та вимоги користувачів, дозволяючи їм комбінувати різні види транспорту для досягнення своїх цілей подорожування. Зростаюча потреба в швидкому та ефективному переміщенні спричиняє розвиток швидкісних транспортних технологій. Однією з таких технологій є гіперзвуковий транспорт, який обіцяє забезпечити надзвичайно швидке переміщення між містами за допомогою надзвукових потоків. Проекти, такі як Hyperloop, розробляються з метою створення швидкісних магістралей, які забезпечать зв'язок між містами, зменшуючи час подорожей на порядок. Крім того, розвиток безпілотних літальних апаратів (дронів) відкриває нові можливості для міжміського та міського транспорту. Дрони можуть використовуватися для доставки товарів та медичних препаратів у важкодоступні райони, а також для швидкого переміщення пасажирів в міських областях. Розвиток цифрових технологій відкриває нові можливості для оптимізації міської та міжміської мобільності. Мобільні додатки та платформи надають користувачам доступ до різних видів транспорту, дозволяючи швидко та зручно планувати свої маршрути, оплачувати квитки та використовувати різні послуги транспорту. Крім того, велика увага

приділяється розвитку систем штучного інтелекту (ШІ), які допомагають оптимізувати рух транспортних засобів та управляти транспортним потоком.

Інноваційні технології, інтермодальність та зелені ініціативи гратимуть ключову роль у забезпеченні ефективної, безпечної та сталої мобільності для всіх. Незважаючи на багатообіцяючі перспективи майбутнього розвитку транспортних систем, існують і виклики, які потрібно вирішувати. Одним з них є інфраструктурні обмеження. Багато міст не мають достатньої інфраструктури для впровадження нових технологій та транспортних систем. Розширення та модернізація існуючої інфраструктури може бути дорогим та складним завданням, особливо в історичних містах з вузькими вулицями та обмеженими можливостями для розвитку. З розвитком транспортних технологій придуть і нові виклики щодо безпеки. Наприклад, автономні автомобілі можуть стикатися з проблемами взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху та різними дорожніми умовами. Потрібно розробляти та вдосконалювати системи штучного інтелекту та сенсори, які дозволять автономним автомобілям ефективно взаємодіяти з оточуючим середовищем та уникати аварій. Крім того, інтеграція нових технологій може породжувати нові ризики щодо кібербезпеки. Зростаюча кількість підключених до Інтернету пристроїв у транспортних системах може стати об'єктом для кібератак та зловживань. Потрібно розробляти ефективні заходи захисту даних та системи керування, щоб уникнути таких загроз. Розвиток транспортних технологій також викликає нові етичні та соціокультурні питання. Потрібно розробляти етичні принципи та стандарти для впровадження та використання нових технологій, щоб забезпечити їхню ефективність та безпеку, а також захистити права та свободи користувачів.

У зв'язку з цим, важливо розвивати та впроваджувати інноваційні підходи до управління та регулювання руху транспорту. Іншим важливим напрямком розвитку є розробка інтермодальних транспортних систем. Інтермодальні системи поєднують різні види транспорту – автомобілі, поїзди, автобуси, велосипеди тощо – для створення зручних та ефективних маршрутів для користувачів. Окрім того, важливо звернути увагу на розвиток мобільних платформ та додатків, які надають користувачам зручний та швидкий доступ до різних видів транспорту. Ці технології сприяють створенню більш зручних та доступних транспортних сервісів для користувачів. Для зменшення заторів та покращення руху транспорту важливо також розвивати інтелегентні системи управління трафіком. Ці системи використовують дані з датчиків руху, камер спостереження та інших джерел для оптимізації розподілу трафіку та координації руху на дорогах. Застосування таких систем дозволяє зменшити затори, збільшити швидкість руху та покращити безпеку дорожнього руху.

Забезпечення безпеки та захисту даних також відіграють важливу роль у розвитку майбутніх транспортних систем. Розробка ефективних систем кібербезпеки та захисту даних дозволить запобігти кібератакам та зловживанням та забезпечити безпеку та конфіденційність користувачів транспортних систем. Застосування новітніх технологій, таких як штучний

інтелект, блокчейн та інтернет речей, може значно покращити ефективність та безпеку транспортних систем у майбутньому. Розвиток транспортних систем також включає в себе розробку нових матеріалів та технологій, що забезпечують безпеку та ефективність руху. Технології для підтримки автоматичного управління та безпеки допомагають уникнути аварій та забезпечити безпеку пасажирів та пішоходів. Розробка інтелектуальних систем управління транспортом також відіграє важливу роль у майбутньому розвитку мобільності. Сучасні системи управління транспортними потоками використовують алгоритми штучного інтелекту та аналізу даних для оптимізації руху транспорту, зменшення заторів та покращення розподілу трафіку. Усі ці напрямки розвитку транспортних систем мають потенціал значно покращити якість та ефективність мобільності в майбутньому.

Правоохоронна діяльність має правозастосовний характер рішень, що приймаються. Її особливість полягає не у встановленні нових норм права, а у застосуванні чинних норм. Дії та результати дій суб'єктів правоохоронної діяльності спрямовані не на себе, а на інших суб'єктів, створюючи, змінюючи, захищаючи, підтверджуючи або припиняючи права та обов'язки останніх. Слід враховувати прогресивний зарубіжний досвід та, виходячи із реалій суспільного буття нашої держави, будувати власну систему професійної освіти поліцейських. Підготовка кадрів Національної поліції повинна бути заснована на міжнародних стандартах з урахуванням національних особливостей правової системи, суспільного розвитку та історично сформованих традицій підготовки кадрів.

### **Список використаних джерел:**

1. Сокурєнко В. В. Особливості професійного навчання працівників поліції в сучасних умовах: закордонний досвід та можливості його використання в Україні. *Особливості підготовки поліцейських кадрів в умовах реформування системи МВС України*: зб. матеріалів I міжнар. наук.-практ. конф., м. Харків, 20 трав. 2016 р. Харків : ХНУВС, 2016. С. 8–13.

2. Солдатенко О. А. Професійна підготовка кадрів поліції. *Світовий досвід підготовки кадрів поліції та його впровадження в Україні*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Дніпропетровськ, 17 берез. 2016 р. Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 236–238.

3. Про затвердження Положення про організацію первинної професійної підготовки поліцейських, яких вперше прийнято на службу в поліції: наказ МВС України від 16.02.2016 р. № 105. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0576-16>.

4. Про Національну поліцію: закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.

5. Гомієн Д. Путівник з Європейської конвенції про захист прав людини. Страсбург, 2004. С. 117.

6. Сталий транспорт – доступність, мобільність та похідний попит. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0576-16> (дата звернення: 14.10.2024).

7. Збалансований транспорт. URL: <http://surl.li/wbchy0> (дата звернення: 14.10.2024).

8. Збірник нормативних актів: Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн. URL: <http://surl.li/fhxgbs> (дата звернення: 14.10.2024).

**Зінченко Данііл Анатолійович**

*ад'юнкт відділу аспірантури (ад'юнктури) і докторантури Харківського національного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції*

**Музичук Олександр Миколайович**

*проректор Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України, полковник поліції (науковий керівник)*

**ВПЛИВ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ НА  
ЗМЕНШЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД У МІСТАХ**

Дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) є серйозною проблемою в сучасних містах, що призводить до значних соціально-економічних витрат, зниження якості життя та загрози безпеці громадян. Забезпечення безпеки дорожнього руху є важливою задачею для правоохоронних органів, адже їхня діяльність спрямована на зниження кількості ДТП шляхом контролю за дотриманням правил дорожнього руху, профілактичних заходів та освіти населення.

Правоохоронні заходи є невід'ємною частиною стратегії зменшення дорожньо-транспортних пригод у містах. Завдяки своїй функції контролю за дотриманням правил дорожнього руху, правоохоронні органи впливають на рівень безпеки на дорогах та сприяють зменшенню кількості аварій. Одним із ключових аспектів діяльності поліції є контроль за швидкісним режимом, оскільки саме перевищення швидкості є однією з основних причин ДТП. Широке використання радарів та автоматизованих систем моніторингу дозволяє значно зменшити кількість випадків перевищення швидкості, а також підвищити рівень дисципліни водіїв. Важливим компонентом контролю є також перевірка водіїв на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння, адже саме такі фактори часто стають причинами серйозних аварій. Крім безпосереднього контролю за поведінкою учасників дорожнього руху, правоохоронці активно беруть участь у профілактичних заходах. Одним із методів є організація спеціальних рейдів та перевірок у місцях, де статистично відбувається найбільша кількість аварій. Наприклад, під час святкових періодів або вихідних днів підвищується рівень контролю на дорогах, що дозволяє виявляти порушників до того, як їхня поведінка призведе до небезпечних ситуацій [1]. Заходи, спрямовані на збільшення кількості патрулів у районах з інтенсивним рухом, також є ефективним методом для зниження кількості ДТП, адже

видимість правоохоронних органів на дорогах підвищує рівень відповідальності водіїв та пасажирів. Іншим важливим напрямом діяльності є інформування та навчання населення. Проведення роз'яснювальних кампаній про важливість дотримання правил дорожнього руху, а також навчання з безпеки для молоді та нових водіїв допомагають створювати культуру безпечної поведінки на дорогах. Освітні програми, що організуються у співпраці з громадськими організаціями, дозволяють правоохоронним органам не тільки впливати на поведінку водіїв, а й залучати громадян до підтримки безпеки на дорогах. Такі кампанії, як нагадування про використання ременів безпеки, дотримання дистанції та вміння адекватно реагувати на складні дорожні ситуації, значно підвищують рівень обізнаності населення про потенційні небезпеки. У сучасних містах роль правоохоронців також полягає у впровадженні нових технологій, що підвищують ефективність контролю та запобігання ДТП. Наприклад, системи відеоспостереження з автоматичним розпізнаванням номерних знаків дозволяють відслідковувати транспортні засоби, які були помічені у порушеннях. Такі технології забезпечують невідворотність покарання за порушення правил, що є важливим фактором для дисциплінування водіїв. Встановлення систем фіксації порушень допомагає правоохоронним органам здійснювати безперервний моніторинг руху навіть без присутності патрулів, що особливо важливо у великих містах з інтенсивним потоком транспорту.

На нашу думку, діяльність правоохоронних органів щодо зниження ДТП у міських умовах має комплексний характер. Поєднання профілактичних заходів, контролю за поведінкою учасників дорожнього руху, впровадження інноваційних технологій та освітньої роботи є основними складовими, що сприяють зменшенню аварійності на дорогах.

Профілактичні заходи є важливою складовою стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху в міських умовах, адже вони спрямовані на попередження ДТП через зниження ризиків, пов'язаних із поведінкою учасників руху та особливостями міської інфраструктури. Одним із основних методів є організація зон зниження швидкості у районах із підвищеною концентрацією людей, таких як школи, лікарні та житлові комплекси. Встановлення обмежень швидкості, лежачих поліцейських та додаткових світлофорів у цих місцях суттєво знижує імовірність виникнення аварій, особливо з пішоходами. Такі інженерні рішення сприяють усвідомленню водіями необхідності додаткової обережності в певних зонах, тим самим зменшуючи ризик небезпечних ситуацій [2]. Ще одним важливим профілактичним заходом є удосконалення розмітки та дорожніх знаків. Чітка, яскрава розмітка допомагає водіям швидше орієнтуватися на дорозі, особливо в умовах поганої видимості чи підвищеної інтенсивності руху. Сучасні міста активно впроваджують технології світлодіодного освітлення та спеціальних фарб, що покращують видимість розмітки та дозволяють водіям заздалегідь підготуватися до зміни напрямку руху чи наявності пішохідного переходу. Також, встановлення інформаційних табло, які сповіщають про стан дороги,



швидкісні обмеження або поточні погодні умови, підвищує рівень обізнаності водіїв та сприяє запобіганню аваріям, викликаним несподіваними змінами на дорозі. Системи відеоспостереження також стали важливою складовою профілактичної роботи у містах. Вони дозволяють поліції здійснювати безперервний моніторинг ситуації на дорогах, виявляти порушення та відстежувати поведінку водіїв у реальному часі. Такі системи допомагають не лише фіксувати факти порушень, а й мають превентивний ефект, оскільки наявність камер стимулює водіїв до дотримання правил дорожнього руху. Крім того, сучасні технології дозволяють інтегрувати ці системи з автоматизованими алгоритмами, які аналізують потік транспорту, прогнозують можливі проблеми та допомагають вчасно реагувати на надзвичайні ситуації. Не менш важливим профілактичним заходом є просвітницька діяльність серед населення. Інформаційні кампанії, які висвітлюють наслідки порушень правил дорожнього руху, особливо серед молоді та нових водіїв, підвищують рівень усвідомлення відповідальності за власну безпеку та безпеку інших [3]. Такі заходи включають демонстрацію соціальної реклами, організацію відкритих лекцій та тренінгів, що сприяють розвитку відповідального ставлення до керування транспортом. Кампанії, які проводяться в межах навчальних закладів, дають змогу виховувати культуру безпеки серед підростаючого покоління, яке невдовзі стане активними учасниками дорожнього руху.

Ми вважаємо, що профілактичні заходи в містах включають комплексний підхід, що поєднує інженерні рішення, контроль за дотриманням правил, технологічні нововведення та просвітницьку роботу. Всі ці заходи спрямовані на підвищення рівня безпеки на дорогах, зменшення кількості аварій та створення культури взаємоповаги серед учасників дорожнього руху.

Підсумовуючи вище вказане, можна стверджувати, що діяльність правоохоронних органів відіграє критичну роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху та зменшенні кількості дорожньо-транспортних пригод у міських умовах. Завдяки комплексному підходу, що поєднує профілактичні заходи, посилений контроль за дотриманням правил, технологічні інновації та освітні ініціативи, правоохоронці сприяють формуванню безпечного дорожнього середовища. Інтенсивний контроль за швидкістю, наявністю алкогольного чи наркотичного сп'яніння у водіїв, а також активне використання відеоспостереження підвищують дисципліну та відповідальність серед учасників руху. Освітні та інформаційні кампанії, спрямовані на підвищення культури поведінки на дорогах, додають до зусиль правоохоронців, формуючи в громадян усвідомлення важливості дотримання правил. Поєднання таких дій створює позитивний вплив на загальну безпеку дорожнього руху, знижує рівень аварійності та сприяє гармонійному функціонуванню міської транспортної інфраструктури, зберігаючи життя та здоров'я громадян.

### **Список використаних джерел:**

1. Лозова С. М. Дослідження лакофарбових матеріалів і покриттів при розслідуванні дорожньо-транспортних подій. *Проблеми теорії та практики кримінального провадження. МВС України*. Харків : ХНУВС, 2021. С. 190–193.
2. Шатрава С. О. Державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні крізь призму нормотворчих ініціатив: аналіз і перспективи впровадження. *Право і безпека*. 2023. № 2 (89). С. 54–65. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.05>.
3. Яценко В. П. Окремі аспекти забезпечення законодавчого регулювання у сфері безпеки дорожнього руху. *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави*. Харків : ХНУВС, 2021. С. 110–111.

### **Іванцов Володимир Олександрович**

*начальник відділу аспірантури (ад'юнктури) і докторантури Харківського національного університету внутрішніх справ, професор кафедри адміністративної діяльності, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції*

### **Зінченко Данііл Анаталійович**

*ад'юнкт відділу аспірантури (ад'юнктури) і докторантури Харківського національного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції*

## **СИСТЕМА ПРОГНОЗУВАННЯ МАРШРУТІВ АВТОМОБІЛІВ ЯК ІНСТРУМЕНТ ЗАПОБІГАННЯ ЗЛОЧИНАМ У МІСЬКОМУ СЕРЕДОВИЩІ В УКРАЇНІ**

Зростання кількості злочинів у містах вимагає від правоохоронних органів нових підходів до забезпечення безпеки громадян. Інноваційні технології, зокрема системи прогнозування маршрутів автомобілів, можуть значно підвищити ефективність профілактики злочинності у міському середовищі. Використання даних з камер відеоспостереження, навігаційних систем та інших джерел інформації надає можливість аналізувати та прогнозувати переміщення транспортних засобів, що може сприяти ефективному розміщенню патрулів та оперативному реагуванню на інциденти. В умовах України такі системи мають особливе значення, зважаючи на потребу в інноваційних методах охорони правопорядку.

Технологічні основи прогнозування маршрутів автомобілів спираються на складні аналітичні моделі, що використовують досягнення у сфері великих даних, штучного інтелекту та алгоритмів машинного навчання. Зокрема, такі системи здатні опрацьовувати величезні обсяги інформації з метою передбачення можливих траєкторій руху автомобілів на основі попередніх спостережень, моделей поведінки водіїв, умов дорожньої інфраструктури, а також інших значущих факторів. Серед основних джерел даних можна виділити GPS-трекери, встановлені на автомобілях, системи моніторингу дорожнього

трафіку та відеокамери спостереження, які фіксують місцезнаходження та швидкість руху транспортних засобів у реальному часі. Ці дані обробляються з використанням аналітичних платформ, що дозволяє виявляти загальні тенденції та закономірності в поведінці автомобілістів, оцінюючи ймовірність обрання ними певних маршрутів. Для міст України, зокрема таких мегаполісів, як Київ, Харків, Дніпро, Одеса та Львів, важливим аспектом є побудова моделей, які враховують специфіку транспортних потоків у певний час доби та день тижня [1]. Наприклад, дані, отримані з камер та GPS-трекерів, дозволяють відслідковувати повторювані маршрути в години пік або ж визначати ділянки, які зазвичай перевантажені у вихідні дні. Ця інформація допомагає правоохоронним органам спрогнозувати ситуації, коли певні маршрути можуть зазнати змін через інфраструктурні фактори, такі як дорожні ремонти, аварії, або навіть погодні умови, що істотно впливають на вибір водіями альтернативних шляхів пересування.

На нашу думку, технології прогнозування враховують ситуаційні фактори. Якщо стається аварія або ремонтні роботи блокують частину дороги, система може спрогнозувати, як саме буде перерозподілено транспортні потоки в умовах обмеженого руху. За допомогою таких моделей можна не лише спрогнозувати динаміку переміщення автомобілів, але й оптимізувати управління патрульними ресурсами, щоб оперативно реагувати на зміну ситуації на дорозі. Інтеграція цих технологій із загальнодоступними базами даних значно підвищує точність прогнозування та дозволяє оперативно реагувати на непередбачувані обставини, підвищуючи загальний рівень безпеки у міському середовищі.

Застосування систем прогнозування маршрутів для запобігання злочинам у міському середовищі України пропонує правоохоронним органам потужний інструмент для профілактики та оперативного реагування [2]. Одним із ключових способів реалізації є оптимізація розміщення патрулів, коли на основі аналізу даних визначаються ймовірні траєкторії транспортних засобів, що можуть бути пов'язані з підозрілими або небезпечними діями [3]. Такий підхід дозволяє правоохоронцям заздалегідь виявляти місця, де можливе зосередження підозрілих автомобілів чи скупчення транспортних засобів, що зазвичай передують певним правопорушенням. Це дозволяє заздалегідь скеровувати патрулі до відповідних зон, тим самим зменшуючи ризик виникнення злочинних подій та покращуючи загальну безпеку [4]. Ще одним важливим аспектом є здатність систем прогнозування ідентифікувати аномальні зміни у русі транспортних засобів, які можуть свідчити про небезпечну діяльність. Наприклад, раптові відхилення від типового маршруту можуть бути індикатором можливої втечі з місця злочину або іншої протизаконної активності [5]. У такій ситуації система миттєво сповіщає правоохоронців про підозрілу поведінку, що дозволяє швидко направити ресурси для перевірки підозрілих об'єктів. Це значно підвищує оперативність та ефективність реагування, зменшуючи можливість розвитку небезпечних ситуацій.

Ефективність прогнозування також залежить від інтеграції даних з інших інформаційних баз, таких як реєстраційні номери автомобілів, дані про водійські права та попередні правопорушення. Це дозволяє розширити можливості аналізу та підвищити точність прогнозів, адже правоохоронці можуть отримувати комплексну інформацію про транспортні засоби і їх власників. Такий підхід є критично важливим для умов України, де проблема боротьби з організованою злочинністю, викраденням автомобілів та порушеннями громадського порядку потребує злагодженої роботи усіх відомств. Виявлення злочинів у режимі реального часу та скорочення часу реагування на потенційні інциденти дозволяє ефективніше захищати громадян та підвищувати безпеку на вулицях українських міст.

Підсумовуючи вище вказане, можна зробити висновок, що системи прогнозування маршрутів автомобілів є перспективним інструментом для підвищення безпеки у міському середовищі України. Використання сучасних технологій обробки великих даних та алгоритмів машинного навчання дозволяє правоохоронним органам ефективніше контролювати ситуацію на дорогах, передбачати потенційно небезпечні зони та оперативно реагувати на аномалії у русі транспортних засобів. Це сприяє не лише попередженню злочинів, але й оптимізації ресурсів для забезпечення громадського порядку. Інтеграція таких систем з іншими базами даних значно розширює можливості аналітики та забезпечує більш точний і комплексний підхід до виявлення і профілактики кримінальних правопорушень. У сучасних умовах, коли безпека громадян є пріоритетним завданням, прогнозування маршрутів може стати важливим елементом у створенні безпечного міського простору, де рівень злочинності буде знижено завдяки інноваційним технологіям і вчасному втручання правоохоронців.

### **Список використаних джерел:**

1. Абламський С. Є. Кіберзлочинність та використання цифрових технологій: сучасні виклики правоохоронній системі. *Вісник Луганського навчально-наукового інституту імені Е.О. Дідоренка*. 2024. № 1 (105). С. 254–266.
2. Зінченко Д. А. Стратегія боротьби з кіберзлочинністю в умовах глобалізації інформаційних просторів. *Застосування інформаційних технологій у правоохоронній діяльності*. Харків : ХНУВС, 2023. С. 105–107.
3. Зінченко Д. А., Висоцький М. О. Заходи забезпечення кібербезпеки в системах обміну інформацією правоохоронних органів. *Застосування інформаційних технологій у правоохоронній діяльності: матеріали круглого столу*, Харків, 14 грудня 2023 р. Харків, 2023. С. 98–100.
4. Зінченко Д. А. Нормативно-правові основи регулювання системи підготовки майбутніх поліцейських у превентивній діяльності. *Підготовка правоохоронців в системі МВС України в умовах воєнного стану*. Вінниця : ХНУВС, 2023. С. 244–248.
5. Шишка О. Р. Право на доступ до інтернету та інших цифрових технологій. *Цифрова трансформація прав: ЄС та Україна*. Харків : ХНУВС, 2024. С. 133–143.

**Кадала Віталій Віталійович**

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

## **ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ З РОЗВИТКОМ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ**

Екологічна безпека займає одну з ключових позицій в розвитку кожного суспільства. Особливої гостроти набирає проблема екологічної безпеки в умовах активних воєнних дій в Україні. Окрім того, виникає певний проблематичний аспект сталої мобільності, котра передбачає надання послуг та інфраструктури для пересування людей і товарів в надзвичайних умовах розвитку, у сері активних воєнних дій в Україні. Виходячи з розуміння того, що стала мобільність покликана посилити економічний та соціальний розвиток поточного та майбутніх поколінь у безпечний, фізично й економічно доступний, ефективний і стійкий до змін спосіб, мінімізуючи при цьому вуглецеві й інші викиди та впливи на середовище, екологічна безпека підвищує ступінь значущості та сучасності. В свою чергу екологічна безпека має забезпечити відповідний рівень захищеності життєво важливих інтересів людини, а також суспільства, довкілля та держави від реальних або потенційних загроз. У сукупності зазначені явища у життєздатності суспільства набирають особливої ваги, особливо з огляду на існуючі воєнні виклики, котрі уповільнюють соціально – економічний її розвиток взагалі, що і обумовило вибір напрямку дослідження.

Питання сталої мобільності та екологічної безпеки не є новим, проте не втрачає актуальності та підвищеної уваги з боку представників наукових кіл. Як предмети дослідження екологічна безпека та стала мобільність обираються, доволі часто науковцями в дисертаційних та монографічних роботах, мають місце обговорення на різних наукових дискусійних платформах. Зазначеній проблематиці присвячені праці таких науковців як М. І. Сокур, В. М. Шмандій, Є. К. Бабець, В. С. Білецький, І. Є. Мельнікова, О. В. Харламова, Л. С. Шелудченко [1], В. В. Березуцький, Н. Л. Березуцька, А. О. Богодист [2], П. В. Жук [3] та інші. Науковці досліджували проблематичні аспекти екологічної безпеки, її впливу на формування сталої мобільності, проте обмежено висвітлювали останню з позиції взаємозв'язку з екологічною безпекою.

Нагадаємо, відмінною рисою екологічної безпеки є положення про необхідність створення та організації функціонування техногенно-екологічних систем природокористування, здатних забезпечити сталий розвиток людства і збереження сприятливого стану навколишнього середовища і природно-ресурсного потенціалу для задоволення життєвих потреб нинішнього і майбутніх поколінь. Як зазначає В. Загреба [4, с. 4–5] стала мобільність має свої якісні параметри «...забезпечує доступність та задоволення потреб у розвитку

людей, компаній і суспільства на умовах безпеки та у відповідності до потреб соціуму та екосистеми; є доступною, справедливою та ефективною; забезпечує вибір виду транспорту та підтримує конкуренцію і розвиток територій; скорочує обсяг шкідливих викидів та сміття з метою полегшення поглинання; використовує, наскільки можливо, відновлювальні джерела енергії, мінімізує вплив на землю та зменшує рівень шуму».

В нашому ХХІ столітті, стає очевидним, що екологічну безпеку не можна розглядати ізольовано від інших сфер життя. Екологічне мислення стає над професійним навиком, який визначає економічний, політичний і соціальний розвиток. Враховуючи той факт, що поняття «Стала мобільність» походить від терміну «сталість», тобто від здатності задовольняти поточні потреби людей без шкоди для довкілля та для інтересів прийдешніх поколінь. На погляд В. Загреба [4, с. 4] «...це поняття має в основному екологічний та економічний вимір, що полягає у мінімізації шкоди довкіллю та в пошуку найбільш економічно ефективних моделей забезпечення мобільності людей».

В Україні як країні, де відбуваються військові дії, як країні, в якій окуповано частину її території іншою державою, відбуваються постійні політичні баталії в контексті сталої мобільності та відчувається негативний інформаційний, економічний та екологічний вплив на кожну людину. Ситуація ускладнюється тим, що оцінити сучасний рівень мобільності людей досить важко через відсутність даних. Очевидним є те, що для отримання інформації про транспортні потреби, ключові пункти призначення, популярні режими пересування рівень задоволеності суспільства транспортними послугами та рівнем екологічної безпеки доцільно спиратися на існуючі наукові методи досліджень, котрі можуть бути представлені експертними спостереженнями, неформальними та формальними інтерв'ю та проведення фокусгруп.

Ми погоджуємося з позицією Г. М. Буканова [5] стосовно того, що «...методологічною основою для формування екологічної політики держави, її управління є концепція сталого розвитку з врахуванням ключових сегментів сталої мобільності, яка передбачає розвиток збалансованих відносин між економічним зростанням держави (економічна складова), турботою про навколишнє природне середовище (екологічна складова) та здоров'ям і добробутом людини (соціальна складова)».

Досягти успіху у вирішенні поставленої проблеми неможливо без участі регіонів України, котра опинилася в зоні активних воєнних дій. Беззаперечним є той факт, що сталий розвиток країни з врахуванням елементів сталої мобільності має опиратися на регіональні стратегії, котрі більш предметно розкривають пріоритетність та проблематичність вирішення екологічних питань. Така позиція обґрунтовується тим, що вплив активних воєнних дій на розвиток регіонів України не рівномірний та має доволі різнобічний характер, що потребує більш пильної уваги з боку законодавця та наукової еліти в питаннях розробки регіональних стратегій сталої мобільності з врахуванням екологічних сегментів.

Враховуючи вищевикладене можна зробити ряд висновків. По – перше екологічна безпека та сталий розвиток країни тісно пов’язані між собою у сфері забезпечення відповідного рівня сталої мобільності. По – друге, в умовах активних воєнних дій в Україні потребує переосмислення підходів до розробки стратегій сталої мобільності в контексті екологічної безпеки. По – третє, вирішення питань екологічної безпеки в системі сталої мобільності повинно забезпечувати задоволення потреб сучасних поколінь без завдання шкоди майбутнім як у соціально-економічній, так і у екологічній сферах, починаючи від регіонального рівня і до рівня держави і світу.

#### **Список використаних джерел:**

1. Екологічна безпека та економіка : монографія / М. І. Сокур, В. М. Шмандій, Є. К. Бабець, В. С. Білецький, І. Є. Мельнікова, О. В. Харламова, Л. С. Шелудченко. Кременчук : ПП Щербатих О.В., 2020. 240 с.
2. Безпека людини у сучасних умовах: монографія / В. В. Березуцький, Н. Л. Березуцька, А. О. Богодист та ін.; за заг. ред. проф. В. В. Березуцького. Харків : ФОН Мезіна В. В., 2018. 208 с.
3. Жук П. В. Територіальний розвиток, природне довкілля, економіка: наукові розвідки. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». Львів, 2023. 257 с.
4. Загребя В. Про результати базового дослідження ситуації у сфері сталої місцевої мобільності в об’єднаних територіальних громадах України: аналітичний звіт. Київ : «U-LEAD з Європою», 2019. 36 с.
5. Буканов Г. М. Концепція сталого розвитку як основа формування державної екологічної політики на державному та регіональному рівнях *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: державне управління*. URL: <http://surl.li/fwkwov> (дата звернення: 04.10.2024).

#### **Калініна Аліна Владиславівна**

*старша науковна співробітниця відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України, кандидатка юридичних наук, старша дослідниця*

### **АГРЕСИВНЕ ВОДІННЯ ЯК ВИД ПОВЕДІНКИ ВОДІЯ НА ДОРОЗІ (ЗА МАТЕРІАЛАМИ ЕМПІРИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ)<sup>1</sup>**

Відповідно до Правил дорожнього руху в Україні (далі – ПДР) вирізняють шість видів учасників дорожнього руху: пішоходи, водії, погоничі тварин, велосипедисти та особи, які рухаються в кріслі колісному (п. 1.10 ПДР).

---

<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).

Взаємодія між ними формує унікальний симбіоз – процес дорожнього руху, головною характеристикою якого у цивілізованих країнах є стан безпеки.

Найчисленнішими групами учасників дорожнього руху є пішоходи та водії. Однак беззаперечним є те, що саме водії є головними учасниками дорожнього руху, а звідси – й суб'єктами, на які покладається відповідальність за його убезпечення. Зазначимо, що згідно зі статистикою Патрульної поліції, у 2023 році в Україні було зареєстровано 23 642 дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) [1]. Підкреслимо, що лише 698 з них було вчинено з вини пішоходів, а 3 – з вини погоничів тварин [1]. Порушення ПДР пішоходами у стані сп'яніння стало причиною у 31 ДТП, порушення техніки безпеки пасажиром – у 84 ДТП, порушення правил утримання автодоріг та вулиць у 5 ДТП [1]. Щодо ДТП, що сталися з вини велосипедистів, статистика відсутня. Отже, центральним учасником дорожнього руху, від якого найбільше залежить безпека дорожнього руху, є водій. У літературі підкреслюється, що саме «людський фактор», пов'язаний із водієм транспортного засобу, є найбільш уразливим серед причинних факторів, котрі впливають на виникнення ДТП, адже протиправна поведінка людини стає вирішальною причиною кримінального правопорушення [2, с. 55]. Професор В. В. Голіна на індивідуальному рівні дослідження визначає людський фактор як конкретну кримінологічну характеристику безпосереднього учасника дорожнього руху, рису або їх певну сукупність – не обов'язково криміногенного характеру – яка стала рушійною силою порушення ПДР, що й обумовили виникнення в конкретній ситуації ДТП [3, с. 129]. Набір таких рис може набирати криміногенної якості і призводити до зухвалого свавілля, агресивності, недисциплінованості, сталої звичної протиправності у сфері дорожнього руху у поведінці особи [3, с. 129].

Одним із термінів, яким може описуватися потенційно криміногенна поведінка водія у науковій та публіцистичній літературі, є «агресивне водіння». Агресивне водіння передбачає керування транспортним засобом без поваги до інших, що проявляється у небезпечній поведінці на дорозі, частій або небезпечній зміні смуги руху, проїзді на червоне світло та знаки зупинки, русі у попутному напрямку, виконанні поворотів та інших маневрів з порушенням ПДР, недотриманні дистанції, неповазі до регулювальників [4, с. 3].

У контексті опису поведінки водія за кермом окрім терміну «агресивне водіння», наприклад, у зарубіжній літературі виокремлюють ще такий термін як «дорожня лють» («road rage»). Дорожня лють – це агресивна поведінка водія за кермом, яка включає в себе грубі жести, фізичні та словесні погрози, а також небезпечні методи водіння, спрямовані на іншого водія з метою залякати або виплеснути роздратування [4, с. 3].

У межах розроблення теми фундаментального наукового дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» колектив науковців НДІ ВПЗ провів всеукраїнське опитування чотирьох груп респондентів щодо проблеми дорожньо-транспортної безпеки на автошляхах України: громадськості, водіїв,



офіцерів поліції та членів громадських організацій, які опікуються питаннями безпеки дорожнього руху у загальній кількості 8 305 осіб [5]. Опитування проводилося із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms». Перед респондентами (окрім опитуваних членів громадських організацій) були поставлені такі запитання, як «Що означає термін «агресивне водіння»?» та «Які причини вдавання водіями до «агресивного водіння»?». Окремо поняття «дорожня лють» нами не виділялося. Результати наведені у таблиці 1 та таблиці 2.

Таблиця 1

*Значення терміну «агресивне водіння»*

№	Варіант відповіді	Група респондентів		
		Громадськість	Водії	Співробітники патрульної поліції
1	Перевищення максимально дозваної швидкості руху	67,0 %	57,2 %	70,0 %
2	Різкі та часті перестроювання, у т.ч. без дотримання безпечної дистанції	71,9 %	80,5 %	84,4 %
3	Їзда по смузі зустрічного руху	39,4 %	40,1 %	55,7 %
4	Непристойні жести, вигуки, словесні образи, подача звукових сигналів іншим учасникам дорожнього руху	29,5 %	29,5 %	33,5 %
5	Проїзд на червоний сигнал світлофора, небажання враховувати дорожні знаки	58,2 %	55,8 %	76,0 %
6	Інше (наприклад, дрифт)	-	0,9 %	1,8 %

Отже, «агресивне водіння» і учасниками дорожнього руху, і працівниками поліції розуміється скоріше як активні дії за кермом автомобіля, аніж суб'єктивні якості водія (його темперамент чи виховання).

Таблиця 2

*Причини агресивного водіння*

№	Варіант відповіді	Група респондентів		
		Громадськість	Водії	Співробітники патрульної поліції
1	Агресивна поведінка інших водіїв	18,3 %	14,6 %	13,4 %
2	Бажання ризикувати, отримувати гострі відчуття за кермом	24,6 %	21,7 %	29,2 %
3	Потреба у самоствердженні	48,7 %	54,0 %	48,7 %
4	Відчуття безкарності за свої дії	8,4 %	20,3 %	2,6 %
5	Вимушена поведінка через необхідність поспішати	-	15,6 %	-
6	Низький рівень правової культури	-	12,3 %	-

Таким чином, головною причиною вдавання водіїв до агресивного водіння респонденти однозначно визначили потребу у самоствердженні.

«Агресивне водіння» як одну із найбільших загроз для безпеки з боку інших осіб визначають 7 % водіїв.

Підсумовуючи, зазначимо, що «агресивне водіння» – явище, яке є досить поширеним на дорогах України. Його нейтралізація потребує комплексу як культурно-просвітницьких, так і smart-засобів (зокрема, smart-дороги).

#### **Список використаних джерел:**

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.12.2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 06.11.2024).

2. Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортної злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності* : матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 55–60. URL: <http://surl.li/dtdyma> (дата звернення: 06.11.2024).

3. Голіна В. В, Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія. Харків : Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.

4. Arumugam S., Bhargavi R. A survey on driving behavior analysis in usage based insurance using big data. *Journal of Big Data*. 2019. № 6 (86). DOI: <https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5>.

5. Український барометр безпеки дорожнього руху : звіт про результати анкетування щодо стану безпеки дорожнього руху : електрон. наук. вид. / Калініна А., Колодяжний М., Шрамко С. Харків : Право, 2024. 55 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178411558>.

#### **Кіріченко Катерина Михайлівна**

*студентка II курсу факультету № 4 Донецького державного університету внутрішніх справ*

#### **Кадала Віталій Віталійович**

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

### **АДАПТАЦІЯ ПРИНЦИПІВ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В МЕЖАХ РОЗВИТКУ СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

Необхідність організації ефективного впровадження системи розвитку сталої мобільності в Україні тісно пов'язана з питаннями екологічної безпеки транспортних мереж. Виходячи з того, що забезпечення відповідного рівня

екологічної безпеки процедури надання послуг по перевезенню пасажирів, багажу та різного виду вантажів вважається одним з пріоритетних напрямків розвитку сталої мобільності, потребує більш пильної уваги питання адаптаційних моментів у сукупності названих подій. Мається на увазі той факт, стала мобільність та екологічна безпека тісно пов'язані між собою в контексті боротьби з викидами парникових газів, вуглецевих й інших викидів, які значно впливають на чистоту атмосферного повітря та на здоров'я населення взагалі. У зв'язку з цим постала нагальна потреба розкрити зміст принципів екологічної безпеки та визначити їх місце у впровадженні системи розвитку сталої мобільності в Україні.

Нагадаємо питання екологічної безпеки транспортного сектору України не є новим, проте не втрачає своєї актуальності та сучасності в умовах сьогодення так, як рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище транспорту в українських містах не відповідають сучасним вимогам. Як правило, більша частина комерційних та приватних транспортних засобів є застарілими, неефективними та мають значний негативний вплив на довкілля. Особливо це стосується вживаних транспортних засобів, які у свій час неконтрольовано були завезені на територію України. Для вирішення існуючих проблем в Україні було адаптовано ряд ініціатив Європейського Союзу, котрі було викладено в напрямках реалізації Зеленого курсу [1].

Окрім того, зазначена проблема не втрачає уваги з боку наукової еліти України, вчені досліджують питання екологічної безпеки транспортного сектору під різним кутом зору надаючи при цьому доволі змістовні рекомендації щодо її вирішення. До складу вітчизняних науковців варто віднести таких як Н. В. Павліхау та К. М. Федина [2], Г. Б. Марушевського [3], І. В. Габро, Ю. Ю. Калиновський, Т. В. Панченко, І. В. Тіхоненко [4], В. Прокопенко [5] та інші. Розглядаючи низку проблем екологічної безпеки в транспортному середовищі, науковці надають доволі змістовні рекомендації їх уникнення, проте дуже рідко звертаються до принципів, котрі забезпечують дієвість системи створення безпекового середовища взагалі.

Необхідно нагадати, у словниках під терміном «принцип» зазвичай прийнято розуміти декілька позицій в залежності від сфери впровадження, а саме: основне вихідне положення якої-небудь наукової системи, теорії, ідеологічного напрямку і т. ін.; особливість, покладена в основу створення або здійснення чого-небудь, спосіб створення або здійснення чогось; переконання, норма, правило, яким керується хто-небудь у житті, поведінці [6]. Базовим законодавчим актом, який спрямований на забезпечення екологічної безпеки, можна вважати Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 року № 1264-ХІІ [7]. У зазначеному правовому акті законодавець розкрив ст. 3 змістовність принципів, які охоплюють всі напрямки екологічної безпеки. При цьому принципи в контексті екологічної безпеки, що торкаються безпосередньо транспортних мереж пропонуємо групувати за наступними ознаками:

по – перше, по відношенню до загального призначення екологічної безпеки: пріоритетність вимог екологічної безпеки, обов'язковість додержання екологічних стандартів, нормативів та лімітів використання природних ресурсів при здійсненні господарської, управлінської та іншої діяльності; гарантування екологічно безпечного середовища для життя і здоров'я людей; гласність і демократизм при прийнятті рішень, реалізація яких впливає на стан навколишнього природного середовища, формування у населення екологічного світогляду; вирішення проблем охорони навколишнього природного середовища на основі широкого міждержавного співробітництва;

по – друге, за класифікаційною ознакою – науковість: науково обґрунтоване узгодження екологічних, економічних та соціальних інтересів суспільства на основі поєднання міждисциплінарних знань екологічних, соціальних, природничих і технічних наук та прогнозування стану навколишнього природного середовища; науково обґрунтоване нормування впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище;

по – третє, заохочення та відповідальність за дотриманням норм екологічної безпеки: поєднання заходів стимулювання і відповідальності у справі охорони навколишнього природного середовища; вирішення проблем охорони навколишнього природного середовища на основі широкого міждержавного співробітництва; компенсація шкоди, заподіяної порушенням законодавства про охорону навколишнього природного середовища; поєднання заходів стимулювання і відповідальності у справі охорони навколишнього природного середовища.

З цього приводу доречно звернутися до праці В. Денисенко [8] котрий розкриває зміст принципів стала мобільність у громадах, котрі будуть займатися відновленням відбудовою України. Науковець вважає, що кожен проект у сфері транспорту має задовольняти низці вимог, які будуть запорукою його якості та безпеки громадян. До складу принципів автор включає [8]: планування інклюзивної системи; прагнення до енергетичної незалежності; пріоритетність безпеки руху; створення мультимодальної системи та розбудова сталої мобільності. Саме осатаній принцип чітко висвітлює наявні риси екологічної безпеки. Про це свідчить тлумачення самої категорії стала мобільність, яку пропонують визначати як «...надання послуг та інфраструктури для пересування людей і товарів, яке посилює економічний та соціальний розвиток поточного та майбутніх поколінь у безпечний, фізично й економічно доступний, ефективний і стійкий до змін спосіб, мінімізуючи при цьому вуглецеві й інші викиди та впливи на середовище» [8].

Таким чином, визначення принципів екологічної безпеки надає можливість більш предметно зупинитися на створенні без пекових умов функціонування транспортної мережі в Україні особливо в умовах активних воєнних дій. Вирішенню проблем адаптування принципів екологічної безпеки сприяють способи і прийоми сталої мобільності, котра має на меті показати, які кроки можна робити вже зараз для забезпечення безперервності пересувань мешканців різними видами транспорту, з дотриманням існуючих вимог до

рівня екологічної безпеки, з обов'язковим врахуванням принципів сталості, ефективності й вищої якості надання транспортних послуг.

#### **Список використаних джерел:**

1. Європейський зелений курс: можливості та загрози для України. URL: <https://dixigroup.org/storage/files/2020-05-26/european-greendealwebfinal.pdf> (дата звернення: 24.10.2024).

2. Павліха Н. В., Федина К. М. Організаційно-економічні основи екологічно безпечного природокористування : монографія. Київ : Кондор, 2017. 270 с.

3. Марушевський Г. Б. Інтеграція екологічної політики в транспортну політику України. Державне управління. *Інвестиції: практика та досвід*. 2016. № 6. С. 87–91.

4. Національна безпека: світоглядні та теоретико-методологічні засади: монографія / І. В. Габро, Ю. Ю. Калиновський, Т. В. Панченко, І. В. Тіхоненко та ін.; за заг. ред. О. П. Дзьобаня. Харків : Право, 2021. 776 с.

5. Прокопенко В. Розвиток сталої мобільності: кращі практики міст України. Представництво фонду ім. Гайнріха Бьоля. ГО «Центр екологічних ініціатив». 2020. 69 с.

6. Дмитрієв О. Принцип. Словник UA. Портал української мови та культури. URL: <https://slovnuk.ua/> (дата звернення: 24.10.2024).

7. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1264-12> (дата звернення: 23.10.2024).

8. Денисенко В. Стала мобільність у громадах: рекомендації щодо відновлення: посібник / за ред. Я. Брик, М. Семенишин, А. Хорват. Київ : Програма «U-LEAD з Європою». URL: <http://surl.li/clmnht> (дата звернення: 24.10.2024).

#### **Коваленко Роман Іванович**

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

### **АНАЛІЗ ВІДОМИХ АВТОМАТИЗОВАНИХ СИСТЕМ КЕРУВАННЯ ДОРОЖНІМ РУХОМ**

У сучасному світі забезпечення безпеки та ефективності дорожнього руху є вагомим аспектом, який впливає на життя та розвиток суспільства. Одними із складових, що забезпечує ефективність руху, є автоматизовані системи керування дорожнім рухом, які використовуються для оптимізації потоку транспортних засобів, зменшення заторів, підвищення безпеки та зниження негативного впливу на навколишнє середовище. Автоматизовані системи керування дорожнім рухом можна умовно розділити на кілька типів: традиційні системи, адаптивні системи та інтелектуальні системи.

Традиційні автоматизовані системи керування дорожнім рухом базуються на чітко визначених режимах роботи світлофорів, які мають фіксовані цикли в залежності від часу та днів тижня. Вони є ефективними для умов зі стабільними та прогнозованими потоками транспорту. Вони включають регулювання режиму світлових сигналів за заданим графіком, який може бути налаштований відповідно до часу, дня тижня чи сезонних коливань інтенсивності руху. Проте в умовах змінного потоку транспорту ці системи часто демонструють низьку ефективність, бо не можуть адаптуватися до різких коливань інтенсивності руху або якихось непередбачуваних подій, таких як аварії чи ремонти доріг. Також вони не дозволяють врахувати такі динамічні чинники як погодні умови або святкові чи туристичні періоди, що також можуть значно вплинути на характеристики потоку транспорту. Відповідно такі системи можуть бути більш доцільними для невеликих міст з відносно стабільними характеристиками транспортних потоків.

Адаптивні системи керування дорожнім рухом порівняно з традиційними є більш сучасними та технологічними. Ці системи здатні, наприклад, динамічно змінювати режими роботи світлофорів у реальному часі залежно від інтенсивності потоку транспорту, а також можуть адаптуватися до змінних умов на дорогах, зокрема до погодних умов чи заторів.

Найбільш високотехнологічними є інтелектуальні системи керування дорожнім рухом, які поєднують використання сучасних інформаційних та комунікаційних технологій, а також алгоритмів штучного інтелекту для оптимізації та управління транспортними потоками в реальному часі. Вони базуються на принципах, машинного навчання, аналізу великих баз даних та інших передових технологій, що дозволяють не лише автоматизувати регулювання дорожнього руху, а й прогнозувати різні ситуації і реагувати на непередбачувані.

В [1] проаналізовано технічні системи та засоби, які входять до складу технологічного комплексу саме інтелектуальних систем керування дорожнім рухом.

У будь-якому випадку кожна з охарактеризованих раніше автоматизованих систем керування дорожнім рухом має певний алгоритм роботи і потребує використання різних систем реєстрації руху транспорту.

Компанія SEA пропонує автоматизовану систему керування дорожнім рухом, яка дозволяє забезпечувати регулювання дорожнього руху, моніторити працездатність світлофорів та контролювати вуличне освітлення [2]. Також ця система дозволяє забезпечити безперешкодний проїзд спецтранспорту вулично-дорожньою мережею. У якості обладнання, яке необхідне для забезпечення роботи вказаної системи використовуються: дорожні контролери, транспортні та пішохідні LED світлофори, дорожні знаки зі змінною інформацією, засоби освітлення пішохідних переходів, відеокамери та детектори транспорту.

Автоматизована система керування дорожнім рухом компанії КОМКОН [3], може забезпечити аналогічні функції, як і у попередньо розглянутої системи. В ній також можлива реалізація функції «зелена хвиля».

Подібні функції як і у попередньо розглянутих систем має автоматизована система керування дорожнім рухом компанії «Росток-ЕЛЕКОМ» [4]. Поряд з цим вона може мати і ряд додаткових систем, наприклад: систему інформування про вільні місця на парковках, системи WIM – зважування авто під час руху, систему контролю в'їзду/виїзду на кордонах населеного пункту.

Таким чином, сучасні автоматизовані системи керування дорожнім рухом дозволяють зменшити імовірність появи заторів на дорогах, знизити рівень шуму від транспорту, а також підвищити рівень безпеки. Залежно від складових системи можлива реалізація різних функцій, що підтверджують результати проведеного аналізу. Поряд з цим, незважаючи на впровадження таких систем рівень аварійності на дорогах України залишається досить високим, що потребує проведення подальших досліджень з метою їх удосконалення.

#### **Список використаних джерел:**

1. Харитоненко М. Ю., Колосок І. О. Інтелектуальні транспортні системи управління дорожнім рухом // «Крамаровські читання» : матеріали X Міжнар. наук.-технічн. конф., м. Київ, 23-24 лютого 2023 р. Київ, 2023. С. 569–570.

2. Автоматизована система керування дорожнім рухом. URL: <https://www.sea.com.ua/ua/svetofornaya-produkciya/kompleksnaa-sistema-upravlenia-doroznym-dvizeniem/> (дата звернення: 07.11.2024).

3. Система керування дорожнім рухом. URL: <https://komkon.ua/products/software/askdr/> (дата звернення: 07.11.2024).

4. Системи керування дорожнім рухом. URL: <https://rostok-elekom.com/> (дата звернення: 07.11.2024).

#### **Козленко Михайло Віталійович**

*студент II курсу факультету № 4 Донецького державного університету внутрішніх справ*

#### **Гузенко Олена Павлівна**

*доцентка кафедри господарсько – правових дисциплін та економічної безпеки Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка економічних наук, доцентка (наукова керівниця)*

### **ОСУЧАСНЕННЯ ЗМІСТОВНОСТІ ДЕФІНІЦІЇ «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА» В КОНТЕКСТІ ТРАНСПОРТНОГО СЕГМЕНТУ**

Для України, котра знаходиться в стадії активних воєнних дій, питання забезпечення екологічної безпеки пов'язані, передусім, з прийняттям кардинальних заходів, спрямованих на запобігання змінам, які відбуваються на рівні біологічного різноманіття та екосистем, усунення наслідків воєнних виклик з урахуванням мінливих умов сьогодення. Особливо гостро стоїть

питання транспортної мережі, котра впливає суттєво на значний рівень забруднення атмосферного повітря, має пагубний вплив на життєдіяльність суспільства, через значні пошкодження об'єктів транспортних організацій. Беззаперечним є той факт, що Європейські країни приділяють максимальну увагу охороні довкілля, забезпеченню сталої мобільності, впровадженню заходів стосовно зниження викидів в атмосферу різними видами транспортних засобів з метою захисту інтересів майбутніх поколінь. Варто звернути увагу на те, що екологічна політика спрямована на розв'язання існуючих екологічних проблем та їх попередження, а саме забруднення атмосферного повітря через відсутність стабільної програми відновлення транспортних засобів, значна кількість транспортних засобів, які ввезено в Україну з інших країн з низьким безпековим станом, недостатність власних фінансових ресурсів транспортних компаній на процеси досягнення відповідного рівня екологічної безпеки. Водночас вирішення екологічних проблем транспортних організацій можливо за умови повного розуміння сутнісного змісту дефініції «екологічна безпека» з позиції транспортної безпеки взагалі, що і стало основою вибору напрямку дослідження.

Доречно зауважити, що незважаючи на важливість дефініції «екологічна безпека» вона не широко висвітлена у законодавчих актах України. Нагадаємо, перше визначення дефініції «екологічна безпека» міститься у ст. 50 Закону України «Про охорону навколишнього середовища» [1]. Законодавець запропонував тлумачити дефініцію як «...стан навколишнього середовища, при якому запобігається погіршення екологічної ситуації та виникнення небезпеки для здоров'я людини». Разом з тим, законодавець надає пояснення стосовно того, що «...екологічна безпека гарантується громадянам України здійсненням широкого комплексу взаємопов'язаних політичних, економічних, технічних, організаційних, державно-правових та інших заходів, а діяльність фізичних та юридичних осіб, що завдає шкоди навколишньому природному середовищу, може бути припинена за рішенням суду» [1].

Зокрема, в енциклопедії сучасної України [2] дефініція «екологічна безпека» визначається як «...рівень захищеності життєво важливих інтересів людини, а також суспільства, довкілля та держави від реальних або потенційних загроз, зумовлених антропогенними чи природними чинниками».

На погляд В. С. Сивицького [3, с. 278] сутнісний зміст дефініції «екологічна безпека» доцільно визначати так як «...стан захищеності життя та здоров'я людини і навколишнього природного середовища від небезпек природного, техногенного та соціального походження». Окрім того, науковець визначає три основні ознаки екологічної безпеки: захищеність життя та здоров'я людини; раціональне природокористування та стан навколишнього природного середовища.

Узагальнюючи різносторонні думки науковців доцільно визначити ряд напрямків трактування дефініції «екологічна безпека», а саме:

по – перше, сукупність умов оточуючого середовища, які є безпечними для життя та здоров'я людини;



по – друге, «такий стан навколишнього природного середовища, що забезпечує збалансований вплив різних факторів і при цьому не погіршуються функціонування екосистем, здатність біосфери до саморегулювання та не виникає небезпека для здоров'я людей;

по – третє, відсутність небезпечних загроз для людини і довкілля;

по – четверте, соціально необхідний рівень якості навколишнього середовища, при якому відсутні загрози здоров'ю людей та життєдіяльності суспільства, виникненню негативних змін у функціонуванні природних екосистем.

З цього приводу, доцільно розглянути тлумачення дефініції «екологічна безпека» вітчизняними науковцями В. С. Дудюк та В. В. Гобела [4, с. 134], котрі притримуються думки, що «...це стан, що характеризується забезпеченням всіх життєво необхідних потреб людини з дотриманням негативного впливу на навколишнє природне середовище на рівні, що гарантує безпечні умови життєдіяльності та здоров'я людей, не передбачає погіршення умов життя в майбутньому та створює систему заходів для запобігання та усунення наслідків природних явищ і стихійних лих».

Питання екологічної безпеки транспортних мереж України стоїть доволі гостро. Міста більше потерпають від перевантаження шляхів, поганої якості повітря, дії шуму та викидів вуглекислого газу. Своєчасність відновлення транспортних засобів, ремонт транспортних шляхів уповільнюється через активні військові дії, а, як наслідок, постає питання переосмислення змістовності дефініції «екологічна безпека» в контексті транспорту.

Ми вважаємо, враховуючи сучасний стан розвитку країни пропонуємо дефініцію «екологічна безпека транспортних мереж» розуміти як сукупність способів і прийомів націлених на забезпечення відповідного рівня безпекового надання послуг по перевезенню пасажирів, багажу та вантажів в надзвичайних умовах розвитку країни, з метою запобігання негативного впливу на навколишнє природне середовище на рівні, що гарантує безпечні умови життєдіяльності та здоров'я людей.

Таким чином, активні військові дії в Україні вказали на доцільність переосмислення змістовності дефініції «екологічна безпека», котра в певній мірі торкається транспортних мереж, які відіграють одну з провідних ролей в обороноздатності країни та в створенні безпекового середовища для життєдіяльності суспільства. У зв'язку з цим, пропонується осучаснення тлумачення дефініції «екологічна безпека транспортних мереж», що сприятиме більш предметному розумінню ситуації, яка склалася на даний час.

### **Список використаних джерел:**

1. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 02.11.2024).

2. Екологічна безпека : Енциклопедія сучасної України. URL:<https://esu.com.ua/article-18670> (дата звернення: 02.11.2024).

3. Сивицький В. С. Поняття екологічної безпеки: до питання теоретичного обґрунтування. Держава та регіони. Серія: Право. 2022 р. № 4 (78). С. 275–279.

4. Дудюк В. С., Гобела В. В. Теоретичні підходи до визначення поняття екологічної безпеки. Науковий вісник НЛТУ України. 2015. Вип. 25 (5). С. 130–135.

**Кокін Максим Сергійович**

*студент Університету митної справи та фінансів*

**Доненко Валерій Вікторович**

*професор кафедри публічного та приватного права Університету митної справи та фінансів, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

## **БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Безпека дорожнього руху є надзвичайно важливою складовою суспільного життя, адже від неї залежить життя та здоров'я громадян. Проте в умовах воєнного стану ситуація на дорогах стає значно складнішою та небезпечнішою. Військові дії, мобільність військових колон, контрольні пункти та обмеження пересування змінюють звичні правила дорожнього руху.

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 спричинялися 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].

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 прифронтових регіонах в умовах тривання воєнного стану.

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» [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; 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. 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.

Отже, безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану вимагає особливого підходу та дотримання нових правил, що сприяють захисту життя та здоров'я громадян. Налагоджена комунікація між державою та учасниками дорожнього руху, дотримання порядку на дорогах, а також відповідальне ставлення кожного водія та пішохода до умов воєнного часу є запорукою зниження ризиків на дорогах.

#### **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/> (дата звернення 14.10.2024).

2. У Нацполіції розповіли, чи працюють камери автофіксації у воєнний час. URL: <http://surl.li/hjlatd> (дата звернення 14.10.2024).

3. Для водіїв змінили правила на час війни – що можна робити на дорогах. URL: <http://surl.li/hwrowr> (дата звернення 14.10.2024).

4. Військові РФ в Україні пошкодили 23 тисячі кілометрів доріг і понад 40 залізничних мостів. URL: <http://surl.li/tvniru> (дата звернення 14.10.2024).

#### **Коллер Юрій Сергійович**

*провідний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем державотворення та правозастосування навчально-наукового інституту права та психології Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник*

### **СУЧАСНІ ЗАГРОЗИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Безпека дорожнього руху є однією із головних умов повноцінної життєдіяльності громади, особливо у великих містах і столиці. Сучасні реалії дають підстави вважати, що в умовах нинішніх викликів і загроз, особливо в умовах воєнного стану, який введено на всій території України з 24 лютого 2022 року [1, 2] і продовжено наразі з 10 листопада 2024 року на 90 діб [3, 4], питання щодо забезпечення транспортної безпеки набуває особливої актуальності.

Військові дії, що проходять в Україні, створюють ряд загроз у сфері безпеки дорожнього руху. Встановлення обмежень руху транспортних засобів шляхом появи додаткових факторів небезпеки на автомобільних дорогах України:

1) блокпостів (посилених контрольно-пропускних пунктів для перевірки осіб, транспортних засобів, багажу та вантажів), що у складних умовах перших

днів воєнного стану відбувалося подекуди хаотично, що значно сповільнило переміщення транспортних засобів (в тому числі тих, що використовувалися для евакуації населення) і збільшило ризики виникнення аварійних ситуацій;

2) інших загороджувальних конструкцій (тетраподів, металевих конструкцій, бетонних блоків, мішків з піском тощо) з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора на випадок розширення зони військового вторгнення, облаштування яких нерідко здійснюється без встановлення поряд відповідних тимчасових попереджувальних дорожніх знаків та знаків пріоритету, що уповільнює рух транспортних засобів і створює додаткові передумови для збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Збільшення логістичного навантаження у тих містах, куди евакуювалися/перемістилися переселенці через неможливість проживання на окупованих/знищених/зруйнованих територіях.

Відсутність через необхідність у заощадженні електроенергії вуличного освітлення у темний час доби та недостатність роботи світлофорів і системи автоматичного регулювання дорожнього руху, зокрема камер відеоспостереження для контролю за швидкістю (у разі наявності на відповідних ділянках доріг, де відсутнє світло). Збільшення на дорогах кількості засобів мікромобільності (електросамокатів, сігвеїв, сегвілів, гіроскутерів, електроскутерів, гіробордів, моноциклів тощо) у зв'язку з підвищенням цін на паливо, обумовлюють збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Крім цього, збільшується кількість нелегальних перевізників, які завдають фінансових збитків легальним перевізникам і бюджету країни.

До того ж, з'явилася велика кількість водіїв, що отримали водійські посвідчення за скороченою програмою підготовки з початку запровадження воєнного стану і безпосередньо до 24 липня 2022 р., коли змінили вимоги щодо отримання водійських посвідчень, але при цьому дозволили автоматично продовжувати термін дії водійських посвідчень, строк дії яких спливає, протягом усього терміну дії воєнного стану.

Усі перелічені загрози створюють додаткові передумови для збільшення фактів порушення правил безпеки дорожнього руху та кількості дорожньо-транспортних пригод, щорічна середня кількість яких на автомобільних дорогах України становить понад 150 тис. ДТП, в яких гине більше 3 тис. осіб та понад 30 тис. постраждалих отримують важкі травми.

Зокрема, за минулий 2023 рік зареєстровано понад 23 тис. ДТП, у яких загинуло понад 3 тис. осіб та травмовано понад 29 тис. осіб [5]. Водночас тільки за 9 місяців 2023 року сталося вже понад 19 тис. ДТП, у яких загинуло більше 2 тис. осіб та травмовано понад 23 тис. осіб [6]. Варто констатувати, що кількість блокпостів було значно скорочено, а Міністерством внутрішніх справ України повідомлено про формування переліку всіх наявних «авторизованих» блокпостів для затвердження спеціальним наказом головнокомандувача Збройних сил України.

До того ж, два роки тому було поновлено роботу 128 стаціонарних пристроїв контролю за швидкістю руху, функціонування яких з 24 лютого 2022 р. не відбувалося. Що стосується засобів мікромобільності, то за останній час в Україні кількість проданого електротранспорту зростає в 5 разів.

З огляду на таку ситуацію вбачається необхідність:

1) упорядкування питання забезпечення безпеки дорожнього руху у зв'язку із встановленням обмежень руху транспортних засобів в умовах воєнного стану (блокпостів та інших загороджувальних конструкцій). Зокрема, нормативне закріплення вимоги, 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 [7], з метою недопущення зіткнення з ними транспортних засобів. У цьому контексті пропонується доповнити Закон України «Про дорожній рух» [8] новою статтею – «Обмеження або заборона дорожнього руху в умовах воєнного стану» з конкретизацією в цій статті відповідних положень;

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

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

б) передбачити відповідальність цих осіб за порушення Правил дорожнього руху [7];

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

3) запровадження перездачі іспиту особами, які отримали водійські посвідчення під час військового стану з метою подальшого отримання їх на постійній основі;

4) врегулювання питання щодо запобігання діяльності нелегальних перевізників та притягнення їх до відповідальності;

5) активізації роз'яснювальної роботи серед учасників дорожнього руху (пішоходів) щодо застосування флікерів – маленьких значків або наклейок (розташованих на рюкзаку, куртці, руці або джинсах, а також на взутті), які відбивають світло в темряві, що допомагає побачити пішохода в темний час доби, зокрема при відсутності вуличного освітлення;

б) запровадження додаткових пристроїв автономного електроживлення на небезпечних ділянках доріг з метою постійного функціонування світлофорів і системи автоматичного регулювання дорожнього руху, зокрема камер відеоспостереження для контролю за швидкістю.

### **Список використаних джерел:**

1. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64/2022. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#n2> (дата звернення: 07.11.2024).
2. Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» : Закон України від 24.02.2022 р. № 2102-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2102-20#Text> (дата звернення: 07.11.2024).
3. Про продовження строку дії воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 28.10.2024 р. № 740/2024. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/740/2024#Text> (дата звернення: 07.11.2024).
4. Про затвердження Указу Президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні» : Закон України від 29.10.2024 р. № 4024-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4024-20#Text> (дата звернення: 07.11.2024).
5. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.12.2023. Офіційний сайт патрульної поліції України. 2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 07.11.2024).
6. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2024 по 30.04.2024. Офіційний сайт патрульної поліції України. 2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 07.11.2024).
7. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 10.10.2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 07.11.2024).
8. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

### **Колодяжний Максим Геннадійович**

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

## **БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ЄС ТА УКРАЇНІ: ДОСВІД ВКЛЮЧЕНОГО СПОСТЕРЕЖЕННЯ<sup>2</sup>**

Дослідження певної соціальної проблеми передбачає її теоретико-емпіричне осмислення. Одним із поширених і доволі складних емпіричних методів вважається метод включеного спостереження. Він виявляється у вивченні соціальних явищ без втручання дослідника в їх перебіг [1, с. 378].

---

<sup>2</sup> Тези наукового повідомлення підготовлено на виконання теми фундаментального 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 (№ держ. реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U4105615).

Простіше виражаючись, за своїм змістом спостереження зводиться до вислову: «Краще один раз побачити, ніж сто разів почути».

Гострі об'єктивні потреби гуманітарного характеру викликали необхідність перебування автора цих рядків у Швейцарії проїздом через Польщу, ФРН та Францію. Це дало безцінну можливість спостерігати певний час за внутрішнім боком життя пересічних європейців, а головне: особисто ознайомитись з особливостями сфери безпеки дорожнього руху (далі – БДР) та поведінки його учасників. Так сталося, що автор цих тез спочатку виклав результати проведеного ґрунтовного кримінологічного дослідження у відповідній монографії [2], а вже потім, перебуваючи в ЄС, зміг власним спостереженням підтвердити низку раніше сформульованих у праці наукових гіпотез. Для спрощення сприйняття матеріалу він буде згрупований на декілька блоків:

1. *Якість доріг* – це перше, що кидається в очі українцю. Перетинання державного кордону на пункті пропуску та проїзд кілька кілометрів по польській дорозі одразу свідчить про європейську цивілізованість її, на жаль, про інфраструктурну відсталість України.

Дійсно, розвиненість і сучасність дорожньо-транспортної інфраструктури є яскравою ознакою багатьох перелічених держав. Недарма Швейцарія посідає третє місце у світі за якістю доріг (2018 р.). Це є закономірним результатом високого рівня БДР у цій країні (31 смерть у ДТП на 1 млн населення у 2022 р.). Польща ж за останнє десятиліття аналогічно здійснила потужний стрибок у цій сфері, зменшивши дорожньо-транспортну смертність аж на 47 %. Завдяки комплексному підходу та продуманій державній політиці у сфері БДР Польща отримала від Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) престижну нагороду PIN-2023 (Індекс ефективності дорожнього руху). Тому за якістю доріг Україна порівняно з ЄС значно відстає, що є підсумком багаторічної корупції у цій сфері, безгосподарності, відсутності у політиків, керівників Укравтодору та органів місцевого самоврядування соціальної відповідальності, а також відповідного громадського контролю.

2. *Поведінка учасників дорожнього руху*. Цей аспект аналогічно є дуже показовим, особливо на прикладі швейцарців. Слід відзначити взаємоповагу водіїв до пішоходів, велосипедистів й навпаки. Вона виражається у: зупинці водієм транспортного засобу навіть коли пішохід перебуває за 3-4 м від пішохідного переходу; пішоходи обов'язково демонструють свою повагу водієві, який зупинився, дружнім жестом рукою чи головою; водій, у свою чергу, відповідає рукою пішоходу на його вдячність; діти з раннього віку вже копіюють закономірну поведінку своїх батьків на дорозі та ін. Головне, що швейцарці у такій поведінці керуються не стільки загрозою бути оштрафованими, скільки своєю правосвідомістю і високим рівнем правової культури. Хоча, заради об'єктивності, слід сказати, що порушення з боку, особливо пішоходів, мають місце: менше у швейцарців, більше у поляків. Водії ж іноді вдаються до хитрощів для уникнення адміністративної відповідальності при перевищенні швидкісного режиму руху. Для цього на смартфон



завантажуються спеціальні застосунки на кшталт Radar, які дозволяють відслідковувати у режимі реального часу наявність поліцейських та працюючих автоматичних засобів контролю швидкості на різних ділянках автодоріг.

3. *Психологія європейських водіїв*, яка у корені відрізняється від такої у водіїв українських. Як відомо, для багатьох із них автомобіль є способом самовираження, підкреслення свого соціального і матеріального статусу. У зв'язку із цим деякі українські водії намагаються підкреслити свою зверхність до інших учасників дорожнього руху шляхом порушення ПДР, агресивної манери водіння, образ і непристойних жестів у бік інших водіїв тощо. Автор цих тез у разі подібної поведінки інших учасників дорожнього руху дотримується перевіреного життєвого принципу трьох «Д»: «Дай Дорогу Дурню!». Це не один раз дозволяло уникати ДТП.

У європейців же все навпаки, адже автомобіль виконує функцію виключно засобу пересування. Тому на європейських дорогах звичною практикою є надання пріоритетності руху водієм більш великого і дорогого автомобіля меншому і дешевшому транспортному засобу. У цьому європейські водії не бачать жодної аномалії. Громадяни ЄС звикли не хизуватись своїм статусом, одягом чи автомобілями. Стандартом мірилом їх фінансової стабільності є рахунок у банку, про який знає лише його власник. У цьому зв'язку європейська скромність й певна аскетичність сприяє їх толерантній поведінці на дорозі.

4. *Розміри штрафів за порушення ПДР*, який у країнах ЄС у своїй більшості є набагато більшим, ніж в Україні. Автор тез певним чином пишається тим, що, проїхавши 8,5 тис. км, майже вдалось довести свою правослухняність, оскільки мало місце лише одне протиправне «непорозуміння» у виді паркування хоча у дозволеному місці, але з недотриманням його тривалості (був відсутній паркувальний годинник, який зовсім не використовується водіями в Україні й про існування якого автор дізнався за кордоном). Сплата 40 франків (2 тис. грн) за це порушення насправді є незначною сумою для пересічного швейцарця із заробітною платою мінімум 180 тис. грн, однак значною для переважної більшості українців.

З урахуванням вищевикладеного котрий раз обстоюється принципіальна позиція, що насправді має концептуальний характер і яка повинна бути закріплена у майбутній Стратегії підвищення рівня БДР в Україні на період до 2030 р. Вона зводиться до того, що розмір адміністративних стягнень за порушення ПДР має корелювати з доходами громадян і відповідати рівню реального ВВП на душу населення (за паритетом купівельної спроможності). Наприклад, у 2024 р. цей показник становить: у Швейцарії (у тис. дол. США) – 95; у ФРН – 71; у Франції – 66; у Польщі – 51, а в Україні – лише 5,5. Тобто пересічний швейцарець майже у 20 (!) разів багатший за українця, який не у змозі сплатити високий штраф. Звідси правова охорона суспільних відносин у сфері БДР в Україні має здійснюватись з дотриманням принципу адекватності й соціальної справедливості без ознак державницького цинізму. Він часто виражається у спробах обґрунтування необхідності передбачення в Україні

великих розмірів штрафів за порушення ПДР із зазначенням того, що ці штрафи є нижчими порівняно з країнами ЄС. При цьому ніхто не ознайомлює українців з рівнем доходів європейців, особливо у Швейцарії. Ця обставина є дуже важливою як із наукового, так і соціального боків.

5. *Висока професійність патрульних поліцейських в ЄС* також звертає на себе увагу стороннього спостерігача. Це виражається у манері спілкування з учасниками дорожнього руху, прояві поваги навіть до тих із них, які допустили певне порушення, доброзичливості, що супроводжується дружньою посмішкою. Нерідко від швейцарських поліцейських можна почути стандартну фразу: «Нічого особистого. Не порушуйте. Усього найкращого!». Після таких слів служителів Закону і подібного поважного ставлення у водіїв, які допустили певне порушення, не залишається образи чи певного негативу. На перший погляд, це здається дрібницею, однак такий підхід є дуже важливим з огляду на формування взаємоповаги між поліцейськими та громадянами, а також підвищення довіри в останніх до патрульних.

Окремий наголос слід зробити на великій увазі, що приділяється у Швейцарії щодо кримінологічної поінформованості дітей і підлітків у навчальних закладах. Йдеться передусім про регулярне відвідування патрульними поліцейськими шкіл, спілкування з дітьми, які традиційно належать до уразливих категорій учасників дорожнього руху, навчання їх правилам безпечної поведінки на дорозі, безоплатне вручення кожному учню світловідбиваючих жилетів, які вони мають носити на верхньому одязі по дорозі у школу і назад. Більше того, у години прямування дітей до школи (8.00) і повернення додому (13.00) поліцейські або спеціальні співробітники шкіл чергують упродовж однієї години біля пішохідних переходів, перекриваючи жезлом можливий проїзд транспорту з тим, щоб убезпечити дітей дорогою додому.

6. *Громадський контроль у сфері БДР*. Усталений постулат про розвинене громадянське суспільство, особливо у країнах Західної Європи, знаходить свій вираз не лише у рішучості європейців дотримуватись букви Закону й, у тому числі, не порушувати ПДР, а й у пильнуванні за поведінкою інших громадян. Це виражається у такому: супровід осудливим поглядом осіб, які перебігають дорогу у не встановлених місцях; здійснення зауважень учасникам дорожнього руху, які порушують ПДР; фотографування автомобілів, які припарковано з порушеннями; виклик поліції тощо.

Анонсований досвід низки європейських країн у сфері БДР є цінним для України, як кандидата на вступ до ЄС. Кожний українець і учасник дорожнього руху має бути свідомим того, що, як безпека на дорозі, так і реалізація європейських цінностей, починаються з нього самого. Доки громадяни України не будуть максимально вимогливими до себе та до тих, кого вони обирають на президентських, парламентських чи місцевих виборах, доти в Україні не буде того рівня заробітних плат й безпеки на дорогах, які мають місце у розвинених і заможних державах ЄС.

### **Список використаних джерел:**

1. Соціологічна енциклопедія / Уклад. В. Г. Городяненко. Київ : Академвидав, 2008. 456 с.
2. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

### **Копотун Ігор Миколайович**

*головний науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем запобігання кримінальним правопорушенням Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України*

### **Рудик Микола Миколайович**

*начальник Головного Сервісного Центру МВС України, доктор юридичних наук*

## **СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ**

Реалізація кримінологічної політики БДР – надзвичайно складний і багатогранний процес, в якому задіяна велика кількість суб'єктів. По мірі ствердження народовладдя, демократизації суспільства та розвитку ринкових відносин, дедалі вагомішу роль у цьому процесі відіграють суб'єкти, не інтегровані в систему державної влади: засоби масової інформації, політичні партії, громадські організації, групи інтересів тощо. Однак, безумовно, провідним суб'єктом проведення такої політики виступає органи сектору безпеки, які наділені легітимними повноваженнями і владними функціями; універсальною формою із жорсткими регламентами й санкціями; кримінологічними засобами та інструментами; а також значним обсягом колективних (матеріальних, технічних, кадрових тощо) ресурсів.

Автомобільний транспорт – життєво важлива складова соціально-економічної інфраструктури країни. Будучи основним видом сполучень, автотранспорт забезпечує належні обсяги виробництва й обігу продукції, задовольняє потреби населення в пасажирських перевезеннях, сприяє зміцненню оборонного потенціалу. Від стабільності цієї галузі, від її надійності та безпеки значною мірою залежать стан національної економіки, динаміка соціального розвитку, безперерйна робота інститутів влади, та, зрештою, імідж держави на міжнародній арені. Однак, як і будь-яка сфера діяльності, пов'язана з використанням джерел підвищеної небезпеки, автомобільний транспорт продукує чимало масштабних загроз. Іманентна небезпека транспортних засобів з одного боку та постійне «втручання» людського чинника – з іншого,

обумовлюють величезну кількість нещасних випадків, котрі «обертаються» колосальними збитками й сотнями тисяч людських смертей.

Спеціальні (кримінологічні) заходи передбачають здійснення правоохоронними органами безпосередньої роботи, спрямованої на усунення, послаблення, нейтралізацію криміногенних факторів, що впливають на БДР, недопущення реалізації віктимних властивостей та якостей жертв кримінальних правопорушень.

Загалом, як нами було вже сказано, виділяють такі напрями спеціально-кримінологічного запобігання:

а) кримінологічна профілактика, завданням якої є запобігання формуванню чи обмеження дії криміногенного мікросередовища;

б) відвернення злочинів, що має місце тоді, коли злочинна поведінка проходить етап від моменту формування злочинного мотиву до початку виконання злочину;

в) припинення злочинів, що являє собою сукупність дій, спрямованих на недопущення завершення розпочатого злочину шляхом розроблення та здійснення спеціальних заходів.

Однак, на нашу думку, організація спеціально-кримінологічного напрямку запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР має включати в себе декілька етапів.

**I-й) організаційне забезпечення:**

**II-й) інформаційне забезпечення, оперативне надходження кримінологічної інформації та пошук її додаткових джерел;**

**III-й) прогностично-аналітичне забезпечення включає в себе широкий спектр методів, у тому числі побудови імітаційних моделей, криміногенних ситуацій, карт-схем;**

**IV-й) теоретико-методичне забезпечення, використання запобіжних можливостей, облік усіх обставин, ситуацій, що складаються, модернізація апробованих і розроблених нових тактичних прийомів, методичних схем запобігання кримінальним правопорушенням.**

У той же час, виходячи з особи-потерпілого, усі спеціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням можна звести до двох основних груп:

1) забезпечення «внутрішньої» безпеки: активізація можливостей виховання, навчання, а саме: правова пропаганда, підвищення кваліфікації, професійне навчання осіб небезпечних професій, удосконалення навчальних програм з метою вироблення необхідної передбачливості, критичності, а в окремих випадках забезпечення спеціальними засобами захисту, зброєю тощо;

2) забезпечення «зовнішньої» безпеки: відповідна організація роботи правоохоронних органів, в тому числі патрульної поліції, оперативних підрозділів, органів превентивної діяльності та ін.

Для досягання мети необхідним є вирішення наступних завдань:

зміна підходу «реагування на правопорушення, що вчинене або готується» на «усунення вразливостей середовища, що дозволяють вчинення

правопорушення» (управління ризиками безпеки) з відповідною зміною підходу до оцінювання результатів правоохоронної діяльності,

постійний моніторинг динаміки злочинності, в т. ч. шляхом проведення віктимологічних досліджень, а також періодична комплексна оцінка загроз та ризиків, в т. ч. кримінального характеру, на основі системно-синергетичного підходу та з урахуванням регіональної специфіки, складання за результатами паспортів безпеки;

визначення моделі дотримання балансу необхідного рівня громадської безпеки та соціально-прийняттого рівня злочинності виходячи з принципу домінування життя людини як головної цінності;

налаштування на досягнення максимального ефекту безпеки при наявності мінімального ресурсного забезпечення за рахунок спрямування зусиль на управління ризиками безпеки;

безперервність процесу реагування на нові загрози та виклики, пошук нових можливостей, ресурсів, генерування нових ідей тощо;

поєднання проактивних і реактивних методів протидії злочинності, а також зусиль всіх суб'єктів правоохоронної діяльності, відповідальних за забезпечення різних складових національної безпеки України;

зміцнення довіри до органів правопорядку з боку суспільства, продовження розвитку України як безпечної європейської держави, в основі якої лежать інтереси її громадян, забезпечення соціально-орієнтованого спрямування діяльності системи органів правопорядку з використанням інструментарію фасилітованого діалогу;

удосконалення місцевої інфраструктури безпеки, систем відеоспостереження на аварійних ділянках, впровадження і використання інших автоматизованих систем, що забезпечують інформаційно-технічну підтримку діяльності органів правопорядку;

розширення формату державно-приватного партнерства у сфері забезпечення БДР, в т. ч. шляхом використання потенціалу недержавних безпекових інституцій;

підвищення обізнаності громадян щодо діяльності органів кримінальної юстиції та механізмів звернення до вказаних органів за захистом своїх прав, впровадження в усі соціальні практики засад безпеки життєдіяльності як безпечної та комфортної взаємодії з навколишнім середовищем в умовах постійного існування загроз і викликів безпеці, формування безпекової компетентності громадян.

### **Список використаних джерел:**

1. Юридична енциклопедія: в 6 т. / ред-кол: Ю.С. Шемшученко (відп. ред) та ін. Київ : Наукова думка, 1998. Т. 1. 672 с. С. 137.

2. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України.* URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254 %D0 %BA/96- %D0 %B2 %D1 %80](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80) (дата звернення: 21.10.2024).

3. Поліщук В. П., Мастепан А. М. До питання удосконалення методів забезпечення безпеки учасників дорожнього руху. *Вісник Національного транспортного університету*. 2008. № 17. Ч. 2. С. 214–222.

4. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис... докт. юрид. наук : 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». Київ, 2005. 39 с.

5. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку : монографія / Редзюк А. М., Волков П. П., Остап'юк О. Я. та ін. ; за ред. А. М. Редзюка. Київ : ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. 400 с.

6. Про національну безпеку України : Закон від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19> (дата звернення: 21.10.2024).

### **Коробкін Валерій Федорович**

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

## **НАДІЙНЕ ЕКІПРУВАННЯ – ОСНОВА БЕЗПЕЧНОЇ РОБОТИ ПОЛІЦЕЙСЬКОГО ПРИ НАГЛЯДІ ЗА ДОРОЖНІМ РУХОМ**

Національна поліція України – один з головних органів країни, який забезпечує охорону порядку шляхом попередження, виявлення, розкриття різних злочинів та порушень у громадських місцях або на дорогах. Для виконання посадових обов'язків поліцейський повинен мати відповідну форму, взуття та спорядження. Згідно статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» поліція відповідно до покладених на неї завдань регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [1].

Правильно підібрані елементи екіпування мають важливе значення під час виконання тактичних завдань або патрулювання, забезпечуючи в першу чергу безпеку поліцейських. Вони також дозволяють наголосити на статусі співробітника правоохоронних органів та підтримати його імідж.

У цьому контексті прошу згадати часи коли повсякденно (за графіком або в інших випадках) не було світла на значних територіях, деякі міста, наприклад райони Києва були у темряві, на дорогах з великою інтенсивністю руху, на перехрестях не було освітлення, не працювали світлофори. В таких умовах на проїзних частинах доріг для забезпечення безпеки дорожнього руху виконували свої обов'язки поліцейські. Як, на сьогодні екіпований поліцейський, що здійснює нагляд за дорожнім рухом? Як дотримуються заходи особистої безпеки? Доповідаю, що співробітники поліції, які здійснюють регулювальні дії

на перехрестях **молодці**, але їх екіпіровка не витримує критики. Жезл не світиться, червоний п'ятак не відбивається, темний. Ті білі лінії, що на екіпіровки працівника, у світлі фар автомобіля, відображаються тьмяно та їх недостатньо, немає краг, нарукавників. У темряві з різних сторін перехрестя дуже погано видно регулювальника. І це тільки нічні умови, а якщо буде дощ та туман? У світлі фар автомобілів, що рухаються з протилежного боку все зливається. Водії, до яких регулювальник стоїть боком, на бачать його у світло відбиваючому жилеті.

Потрібно переглянути екіпіровку для регулювання дорожнього руху. Переглянути (ввести) норми належності однострою для поліцейських, що здійснюють нагляд за дорожнім рухом [2]. **Можливо для одного ряду автомобілів у денний час таке спорядження і підходить, але при багаторядному руху автомобілів у нічний час точно ні.** Звертаю увагу на досвід використання екіпірування поліцейських, жандармів в ЄС та Англії (рисунок 1, 2, 3). Як, приклад, регулювальник на вулицях Парижа екіпірований **як ялинка**, в якомусь халаті, весь світиться, його видно задалегідь до під'їзду до перехрестя.



*Рис. 1. Регулювальник на перехресті*



*Рис. 2. Британська світловідбиваюча поліцейська куртка*



*Рис. 3. Регулювальник на вулиці у м. Париж*

Пропозиції до МВС України:

Вивчити досвід використання у Британії поліцейських світловідбиваючих курток та доцільність запровадження норм належності однострою для поліцейських, що здійснюють нагляд за дорожнім рухом.

**Список використаних джерел:**

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 06.11.2024).
2. Про затвердження норм належності однострою поліцейських : наказ МВС України від 04.06.2020 р. № 434. Дата оновлення: 14.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0568-20#Text> (дата звернення: 06.11.2024).



**Кубасова Олена Андріївна**

*курсантка II курсу факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Національної поліції України Дніпровського державного університету внутрішніх справ*

**Валєєв Руслан Гельманович**

*доцент кафедри адміністративного права і процесу Дніпровського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук (науковий керівник)*

## **СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЇХ РЕАЛІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ**

Безпека дорожнього руху є однією з найбільш актуальних проблем сучасного суспільства, оскільки її забезпечення безпосередньо пов'язане з мінімізацією травматизму та смертності на дорогах, покращенням якості життя громадян та збереженням економічного потенціалу країни. Щорічно на глобальному рівні реєструються мільйони дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), що призводить до численних людських жертв і великих економічних втрат. Згідно з даними Світової організації охорони здоров'я, дорожні аварії займають одне з перших місць серед причин смертності по всьому світу. Це підтверджує необхідність удосконалення заходів безпеки на дорогах.

На законодавчому рівні сутність безпеки дорожнього руху також не розкривається. Спроба усунення цього недоліку нормативно-правової регламентації зазначеної сфери суспільних відносин була здійснена в законопроекті № 5184, у ст. 6 якого вказано, що безпека дорожнього руху – стан процесу (системи) дорожнього руху, що визначає ступінь (рівень) захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [2]. Такий підхід до визначення сутності безпеки дорожнього руху навряд чи можна назвати вдалим. Зокрема, як зазначено у висновку Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України на проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» від 30 березня 2017 року, визначення сутності терміна «безпека дорожнього руху» виглядає редакційно невдалим і важким для сприйняття, оскільки процес означає певні зміни чи будь-який рух, який характеризується змінами певних одиниць виміру, тоді як стан є сталою величиною. Крім того, слово «система» не є синонімом слова «процес» [3].

Проблеми безпеки дорожнього руху:

Основні проблеми, що впливають на безпеку дорожнього руху, можна умовно розподілити на кілька груп:

1.1. Чинники, пов'язані з водіями. Порушення правил дорожнього руху (далі – ПДР), швидкісні обмеження, алкогольне та наркотичне сп'яніння, перевтома, недосконала підготовка водіїв – все це є причинами численних ДТП.

Нерідко водії нехтують заходами безпеки, що може призвести до непоправних наслідків.

1.2. Чинники, пов'язані з пішоходами та іншими учасниками руху. Недостатня увага до пішоходів, неправильне використання пішохідних переходів, відсутність безпечних умов для переходу дороги – всі ці фактори підвищують ризик аварій.

1.3. Чинники, пов'язані з інфраструктурою. Погане дорожнє покриття, відсутність належного освітлення, неремонтовані або неправильно розміщені знаки, неякісне облаштування перехресть – ці недоліки можуть стати причинами аварій. Неефективне планування транспортних магістралей, відсутність зон для паркування або нераціональне розташування дорожніх знаків також негативно впливають на безпеку.

1.4. Чинники, пов'язані з транспортними засобами. Відсутність або несправність технічних засобів безпеки, таких як подушки безпеки, системи ABS, та інші системи допомоги водієві, збільшують ризик травмування учасників дорожнього руху.

Сучасні підходи до забезпечення безпеки дорожнього руху [1]:

2.1. Законодавчі ініціативи. У багатьох країнах розроблено комплекс нормативно-правових актів, які спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху. Закони, які передбачають посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, збільшення штрафів за алкогольне та наркотичне сп'яніння, контроль швидкості, створення системи відеоспостереження на дорогах – це важливі кроки в напрямку підвищення безпеки на дорогах.

2.2. Технічні інновації. Автопромисловість активно впроваджує новітні технології для підвищення безпеки водіїв та пішоходів. Системи автоматичного гальмування, адаптивні круїз-контролі, камери заднього виду та інші технології є важливими інструментами в боротьбі за зниження аварійності.

2.3. Освітні програми та кампанії. Важливою складовою частиною забезпечення безпеки є проведення профілактичних заходів серед громадян. Кампанії на тему безпеки дорожнього руху, просвітницька робота в школах, тренінги для водіїв і пішоходів сприяють формуванню культури безпеки.

2.4. Інфраструктурні рішення. Покращення стану дорожнього покриття, облаштування безпечних пішохідних переходів, встановлення сучасних дорожніх знаків, створення роздільних смуг для різних видів транспорту є ефективними заходами для зниження кількості ДТП.

Перспективи розвитку безпеки дорожнього руху:

3.1. Автономні транспортні засоби. Важливою перспективою для забезпечення безпеки дорожнього руху є впровадження автономних автомобілів. Ці транспортні засоби, завдяки використанню сучасних сенсорних та комунікаційних технологій, здатні значно знизити кількість людських помилок, що є основною причиною аварій.

3.2. Розвиток інфраструктури «розумних доріг». Концепція «розумних доріг» передбачає використання новітніх технологій для моніторингу

дорожньої ситуації в реальному часі, інтеграцію дорожніх систем з автомобільними технологіями, використання датчиків для автоматичного коригування руху та попередження водіїв про небезпеку.

3.3. Міжнародна співпраця та обмін досвідом. Спільні міжнародні ініціативи щодо удосконалення безпеки дорожнього руху, обмін досвідом між країнами, впровадження єдиних стандартів безпеки дозволяють досягати значних результатів на глобальному рівні.

3.4. Взаємодія поліції з громадськістю, яка розуміє безпекові проблеми та завдяки свому ресурсному стану здатна вплинути на розв'язання деяких з них, наприклад, забезпечити розповсюдження світловідбивного одягу. Такий напрямок партнерства широко реалізується в межах розвитку в Україні моделі поліцейської діяльності, орієнтованої на громаду [4].

Отже, безпека дорожнього руху є багатоаспектною проблемою, що потребує комплексного підходу, поєднуючи законодавчі ініціативи, технічні інновації, освітні заходи та інфраструктурні рішення. Постійний розвиток технологій, зміни в поведінці водіїв та пішоходів, а також вдосконалення дорожньої інфраструктури – це ключові складові для забезпечення більш безпечного дорожнього руху в майбутньому.

#### **Список використаних джерел:**

1. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навчальний посібник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.

2. Скрипа Є. В. Щодо проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 115–118.

3. Стрижак А. Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2023. Вип. 29 (2). С. 289–300.

4. Валеев Р.Г. Поліцейська діяльність, орієнтована на громаду, як складова соціального розвитку держави. *Сучасні проблеми правового, економічного та соціального розвитку держави* : тези доп. XII Міжнар. наук.-практ. конф., м. Вінниця, 1 груд. 2023 р. Вінниця : ХНУВС, 2023. С. 128–130.

**Лазарєва Олександра Леонідівна**

*курсантка III курсу Дніпровського державного університету внутрішніх справ*

**Шинкаренко Інна Олександрівна**

*викладачка кафедри психології, соціології та педагогіки Дніпровського державного університету внутрішніх справ, кандидатка психологічних наук, доцентка (наукова керівниця)*

## **ГЕНДЕРНІ СТЕРЕОТИПИ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ПРОФЕСІЙНЕ СЕРЕДОВИЩЕ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ**

Гендерні стереотипи традиційно поділяються на три групи. Перша з них формується на основі уявлень про психологічні відмінності між чоловіками та жінками, що підкріплюються стереотипами «maschile – feminnile». За цими уявленнями, чоловіки та жінки постають як абсолютні протилежності. Чоловікам приписують риси, пов'язані з активністю, креативністю, здатністю вирішувати складні проблеми за допомогою логічного мислення та демонстрації професійної компетентності.

Гендерні стереотипи також відіграють важливу роль у визначенні сімейних ролей чоловіка та жінки. Ці ролі формуються під впливом історичних та культурних факторів, проте значною мірою залежать від соціальних стереотипів, що домінують у суспільстві. Виходячи з цього, виділяються три основні типи сімей: традиційна, егалітарна і змішана. У традиційних сім'ях чітко розмежовані жіночі та чоловічі обов'язки, де жінка несе на собі значно більше навантаження, виконуючи не тільки домашні, але й часто чоловічі обов'язки, пов'язані з матеріальним забезпеченням родини [4, с. 27].

Сучасні жінки часто стикаються з подвійним навантаженням: вони змушені не тільки працювати на рівні з чоловіками, а й виконувати всі обов'язки, пов'язані з доглядом за домом і родиною. У таких умовах жінки нерідко зазнають перевантаження, виконуючи несумісні соціальні ролі, що створює передумови для виникнення рольового конфлікту. Це призводить до виснаження, зниження працездатності та розвитку різних психологічних проблем, таких як хронічна втома, дратівливість і депресія [1, с. 238].

Значний вплив гендерних стереотипів можна простежити і в професійній сфері, де жінки зазнають дискримінації, що проявляється в нерівній оплаті праці, обмеженому доступі до престижних посад і нерівномірному розподілі за професіями. Попри високий рівень освіти і кваліфікації, жінки продовжують обіймати менш оплачувані та менш престижні посади, що створює додаткові бар'єри для їхньої професійної самореалізації. Нові вимоги до жінок у сучасному суспільстві тільки посилюють цю тенденцію, адже, окрім професійної діяльності, на них покладається все більше сімейних обов'язків, що зумовлено усталеними гендерними стереотипами, які жінки продовжують відчувати на собі щодня [2].

Жінкам часто приписують слабкість, емоційність та нездатність виконувати важкі фізичні або технічні завдання. Чоловіки, в свою чергу, сприймаються як більш надійні в умовах стресу та здатні вирішувати складні логістичні проблеми. Це призводить до значного гендерного дисбалансу, де перевага надається чоловікам, особливо на керівних та технічних посадах.

У транспортній індустрії гендерні стереотипи починають впливати ще на етапі професійного навчання та вибору кар'єри. Жінок частіше знеохочують вступати на технічні спеціальності або посади, пов'язані з безпекою та управлінням великими транспортними засобами, такими як літаки, потяги чи вантажівки. Це створює бар'єри для жінок на старті кар'єри, обмежуючи їх у виборі перспективних професійних шляхів. На робочому місці ці стереотипи посилюються через очікування суспільства, що жінки не зможуть справлятися з фізично важкими або ризикованими завданнями [4, с. 28].

Однією з основних проблем, спричинених гендерними стереотипами у цій сфері, є горизонтальна та вертикальна сегрегація. Горизонтальна сегрегація полягає в тому, що жінки концентруються в певних «фемінізованих» галузях транспортної індустрії, таких як адміністративні посади або обслуговування пасажирів, тоді як чоловіки домінують у технічних, управлінських та логістичних функціях. Вертикальна сегрегація, в свою чергу, обмежує доступ жінок до керівних посад, навіть якщо вони мають відповідну кваліфікацію та досвід. Попри те, що жінки можуть бути добре підготовленими, вони все ще рідко отримують можливості для кар'єрного просування, оскільки стереотипи про «чоловічу природу» керівництва залишаються сильними [3, с. 31].

Гендерні стереотипи впливають також на робочу атмосферу та професійні взаємини. Жінки, які обирають кар'єру в транспортній індустрії, часто змушені докладати більше зусиль для того, щоб довести свою компетентність та професіоналізм, ніж їхні чоловічі колеги. Вони можуть стикатися з упередженим ставленням як з боку колег, так і з боку роботодавців, що підриває їхню впевненість і здатність самореалізуватися. Часто жінкам відводять допоміжні ролі або ж вони залишаються на другорядних позиціях, попри високий рівень кваліфікації. Це може призвести до професійного вигорання, демотивації та втрати інтересу до подальшого розвитку в обраній галузі [2].

Отже, гендерні стереотипи в транспортній індустрії суттєво впливають на професійне середовище, обмежуючи можливості жінок для кар'єрного розвитку, впливаючи на їхню соціальну роль та фінансове становище. Традиційні уявлення про «чоловічі» та «жіночі» професії сприяють горизонтальній та вертикальній сегрегації, де жінки зазнають дискримінації в оплаті праці та доступі до керівних посад. Такі стереотипи не лише підривають особистісну самореалізацію жінок, але й знижують загальну ефективність галузі, оскільки значний людський потенціал залишається нереалізованим. Для подолання цих викликів потрібні системні зміни на рівні освіти, професійного навчання та роботодавців, а також політична воля для забезпечення рівних можливостей.

### **Список використаних джерел:**

1. Рудь К. Гендерні стереотипи та їх вплив на формування гендерної ментальності курсантів ВВНЗ : *матеріали конференції МНЛ*, м. Одеса, 26 квітня 2024 р. Одеса, 2024. С. 238–241.
2. Звіти Державної служби статистики України з 2012-2021 рр. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/gdn/smzp\\_zs/smzp\\_zs\\_ek/smzp\\_zs\\_ek\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/gdn/smzp_zs/smzp_zs_ek/smzp_zs_ek_u.htm) (дата звернення: 14.10.2024).
3. Борщ К. К. Гендерні стереотипи як соціальна проблема сучасних жінок. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Педагогіка. Соціальна робота*. 2017. Вип. 1. С. 31–34.
4. N. Hnasevych, O. Morschakova. Personal development of person in models of cultural creation: ethnical-philosophical reflexia. *SKHID*. 2020. No. 3 (167). P. 27–33.

### **Лендел Вікторія Геннадіївна**

*студентка II курсу факультету № 4 Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Кадала Віталій Віталійович**

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

## **ОГЛЯД ПРАВОВИХ СЕГМЕНТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

Екологічна безпека для кожної країни займає одне з ключових місць в розвитку суспільства. Питання набирає особливої ваги коли країна знаходиться в умовах воєнного стану. Одним з головних напрямків вирішення питань екологічної безпеки стає правовий аспект. Як правило, пакет правових документів охоплює декілька законодавчих актів, котрі деталізують окремі позиції регулювання екологічної безпеки. Виходячи з того, що екологічна безпека розкривається через ряд сегментів, котрі представлені належністю до складу та процесу управління національною безпекою, з метою виконання функції захисту середовища проживання населення країни, захисту його від шкідливих викидів транспортних засобів і біосфери в цілому, збереження здоров'я і життєдіяльності людей взагалі, тема є доволі актуальною та заслуговує на подальше дослідження.

Варто наголосити на тому, що питання екологічної безпеки, не є новим для нашої держави. Науковці постійно звертаються до проблем раціонального природокористування, забезпечення біологічного різноманіття, викидів, чистого атмосферного повітря та інших складових навколишнього природного середовища, обираючи їх предметом вивчення в монографічних та

дисертаційних дослідженнях, обговорюючи та оприлюднюючи на конференціях різного фахового рівня. У своїх працях даної проблематики торкалися такі науковці як М. М. Сірант [1], І. А. Колодійчук [2], П. В. Жук [3], М. Мадані, І. Крутоголова, Н. Андреева [4] та інші. Науковці доволі змістовно окреслюють питання екологічного спрямування, визначають ключові проблеми екологічної безпеки, разом з тим обмежено розкривають правовий аспект їх вирішення.

Ми погоджуємося з позицією О. Г. Рувін та К. О. Дубової [5, с. 300] стосовно того, що «...для України, питання екології протягом останнього десятиліття отримало нові, непередбачувані виклики та загрози, що передусім, зумовлені віроломним вторгненням на нашу територію країни-агресора – російської федерації». Науковці наголошують на тому, що «...військові дії, використання зброї масового знищення, не дозволеної нормами міжнародного права, по суті, призвели до екологічної кризи та екологічного екоциду на значних територіях, наслідки якого ще не до кінця вивчені та усвідомлені».

Правовий аспект питань екологічної безпеки в Україні представлено рядом нормативно – законодавчих актів, які розкривають особливості способів та прийомів її зміцнення. На даний час фахівці сфери економічної безпеки, з метою вирішення проблем, котрі потребують негайного вирішення, звертаються до таких законодавчих регуляторів як:

по – перше, ст. 16 Конституції України [6], яка регламентує «...забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи – катастрофи планетарного масштабу, збереження генофонду Українського народу є обов'язком держави»;

по – друге, ст. 3 Закону України «Про національну безпеку України» [7], якою законодавець встановлює наступне «...державна політика у сферах національної безпеки і оборони спрямована на захист: людини і громадянина – їхніх життя і гідності, конституційних прав і свобод, безпечних умов життєдіяльності; суспільства – його демократичних цінностей, добробуту та умов для сталого розвитку; держави – її конституційного ладу, суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності; території, навколишнього природного середовища – від надзвичайних ситуацій»;

по – третє, базові законодавчі акти, які безпосередньо торкаються питань забезпечення екологічної безпеки, а саме такі Закони України як: Про охорону навколишнього природного середовища; Про об'єкти підвищеної небезпеки; Кодекс цивільного захисту України; Про охорону атмосферного повітря; Повітряний кодекс України; Про регулювання містобудівної діяльності; Про систему громадського здоров'я тощо;

по – четверте, Стратегія, котра схвалена Розпорядженням КМУ «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» [8].

Доречно зауважити, що саме у Стратегії екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року, законодавцем звернуто увагу на ряд

проблематичних аспектів, котрі підлягають негайному вирішенню, а саме: забруднення навколишнього природного середовища викидами в атмосферне повітря та скидами у водні об'єкти від промислових підприємств; нераціональне використання основних природних ресурсів та їх виснаження; забруднення поверхневих, підземних та морських вод; недостатня лісистість території України; деградація земельних ресурсів; відсутність ефективної системи хімічної безпеки; відсутність дієвої системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища; недостатність частки територій для збереження біорізноманіття та ресурсів для забезпечення розвитку природно-заповідного фонду України тощо [8].

Підсумовуючи викладене вище можемо констатувати наступне. По – перше, сьогодні екологічна безпека займає вагомe місце у системі безпекових питань для нашої країни та має вагомe законодавче підґрунтя. По – друге, змістовну сторону механізму законодавчого регулювання правових відносин у сфері екологічної безпеки становлять організаційно-правові засоби, що забезпечують імплементацію джерел екологічного права в національну правову систему. По – третє, в умовах сучасного розвитку України, котра потерпає від активних воєнних дій, пріоритетним питанням має стати удосконалення правової основи забезпечення екологічної безпеки, що повинна ґрунтуватись на комплексному підході до формування правового забезпечення з урахуванням пріоритетності завдань і на основі існуючих наукових новацій.

#### **Список використаних джерел:**

1. Сірант М. М. Адміністративно-правова характеристика діяльності органів публічної влади щодо забезпечення екологічної безпеки в умовах глобалізаційних викликів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. юрид. наук за спец. 12.00.07. Львів, 2021. 43 с.

2. Колодійчук І. А. Формування територіально збалансованих систем управління відходами: регіональний вимір: монографія. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». Львів : ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України», 2020. 524 с.

3. Жук П. В. Територіальний розвиток, природне довкілля, економіка: наукові розвідки. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». Львів, 2023. 257 с.

4. Сталій розвиток: захист навколишнього середовища. Енергоощадність. Збалансоване природокористування: колективна монографія. Мадані М., Крутоголова І., Андрєєва Н. та ін.; за ред. проф. Мальованого М. С. Київ : Яроченко Я. В., 2022. 566 с.

5. Рувін О. Г., Дубова К. О. Забезпечення екологічної безпеки держави в умовах сьогодення: адміністративно - правова характеристика. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 1. С. 300–303.



6. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 14.10.2024).

7. Про національну безпеку : Закону України від 21.06. 2018 р. № 2469-VIII. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (дата звернення: 14.10.2024).

8. Про схвалення Стратегії екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2021 року № 1363-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2021-%D1%80#Text> (дата звернення: 14.10.2024).

### **Литвиненко Євген Васильович**

*курсант III курсу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Кривонос Максим Васильович**

*доцент кафедри поліцейської діяльності факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)*

## **ВПЛИВ ПРАВООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ЗНИЖЕННЯ РІВНЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Превентивну діяльність поліції ми розглядаємо через виконання основних завдань, визначених у Кодексі України про адміністративні правопорушення. Це включає захист прав і свобод громадян, охорону власності, підтримку конституційного ладу, а також забезпечення прав і законних інтересів підприємств і організацій. Зокрема, поліція має сприяти зміцненню законності, запобіганню правопорушенням, вихованню громадян у дусі точного дотримання Конституції та законів України, поваги до прав і гідності інших, дотриманню правил співжиття та відповідальному виконанню обов'язків. Таким чином, притягнення до адміністративної відповідальності порушників Правил дорожнього руху має профілактичний ефект на інших осіб, запобігаючи повторенню подібних правопорушень у майбутньому.

На сьогодні діє наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395, який регулює процедуру оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це стосується поліцейських, які несуть відповідальність за безпеку на територіях, де тимчасово відсутня патрульна поліція, і які фіксують порушення не в автоматичному режимі [1].

У разі виявлення порушення у сфері безпеки дорожнього руху, розгляд якого належить до компетенції Національної поліції, поліцейський може винести постанову про адміністративне правопорушення без складання протоколу. Поліцейські також мають право скласти протоколи про

адміністративні правопорушення, передбачені певними статтями Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема статтями 121, 122, 124, 127 та інші [2]

В наш час Національна поліція активно проводить роз'яснювальну роботу серед населення, використовуючи різноманітні інструменти: від створення рекламних матеріалів до організації тематичних заходів у навчальних закладах. Особлива увага приділяється безпеці дітей на дорозі та проблемам, пов'язаним із переїздами через залізничні колії, розповсюдження інформаційних та агітаційних матеріалів, що акцентують увагу водіїв колісних транспортних засобів на дотриманні правил дорожнього руху при перетині залізничних переїздів, організація заходів, спрямованих на безпеку дітей на дорозі, а також проведення виховних заходів у навчальних закладах, таких як вікторини, конкурси та творчі роботи з тематики безпеки дорожнього руху.

Для зменшення кількості таких трагедій необхідний комплекс заходів, серед яких важливе місце посідає ефективна робота правоохоронної діяльності, а саме: проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи серед населення, організація спеціальних заходів, спрямованих на підвищення обізнаності учасників дорожнього руху про правила безпеки (проведення уроків безпеки дорожнього руху в школах, організація тематичних конкурсів), роз'яснення правил переходу проїжджої частини, використання світлоповертальних елементів в темну пору доби і інші. Також особливо розповсюдженим стало створення мобільних додатків, чат-ботів, інтерактивних онлайн-платформ для навчання правилам дорожнього руху [3].

Доцільним зауважити, за останні 15–20 років в Україні відзначаються активною розробкою стратегій та програм безпеки дорожнього руху, натхненних глобальними цілями ООН. Зокрема, Стратегія до 2024 року відображає міжнародні прагнення скоротити смертність на дорогах на 50 % до 2030 року та стимулює розробку ефективних заходів для боротьби з автотранспортними правопорушеннями в Україні.

### **Список використаних джерел:**

1. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 23.02.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1408-15> (дата звернення: 30.10.2024).

2. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. №3353-XII. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/3353-12> (дата звернення: 30.10.2024).

**Луньова Аліна Олександрівна**

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

**Юнацький Мар'ян Олегович**

*доцент кафедри цивільно-правових та гуманітарних дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)*

## **ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ ДО ФОРМУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Сучасні міста стикаються з численними викликами, пов'язаними з транспортною інфраструктурою, зокрема заторами, забрудненням повітря та недостатнім рівнем доступності громадського транспорту. У таких умовах важливо залучати громадськість до формування транспортної політики, оскільки активна участь мешканців сприяє більшій ефективності та сталості розроблених стратегій.

Одним із ключових аспектів цього процесу є підвищення обізнаності громадян. З метою цього можуть проводитися інформаційні кампанії, які пояснюють важливість сталого транспорту, його вплив на якість життя та навколишнє середовище. Поряд з цим, важливо активно використовувати політичну рекламу, щоб донести до населення ідеї та цілі транспортної політики. Ця реклама може включати агітаційні матеріали, що популяризують екологічні види транспорту, або кампанії, що висвітлюють успішні приклади впровадження нових рішень. Залучення громадськості сприяє прозорості в ухваленні рішень і підвищує довіру до влади. Коли люди мають можливість висловити свої думки і відчувають, що їхні голоси почуті, це зміцнює демократичні принципи. Для досягнення сталого розвитку транспортної інфраструктури в Україні важливо реалізувати стратегічні цілі, орієнтуючись на кілька пріоритетних напрямів. По-перше, необхідно забезпечити впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі. По-друге, важливо надавати якісні транспортні послуги та інтегрувати український транспортний комплекс у міжнародну мережу. Третім пріоритетом є забезпечення стабільного фінансування транспортної системи, що дозволить реалізовувати інноваційні проекти. Четвертий напрямок передбачає підвищення рівня безпеки на транспорті, щоб гарантувати безпечні умови для усіх користувачів. Нарешті, досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні є важливим аспектом, який забезпечить зручний та ефективний доступ до транспортних послуг. Транспортна безпека є вкрай важливим елементом національної безпеки України, її стан і проблеми розвитку перетворюються в серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів, забезпечення економічної безпеки держави й інтеграції транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему. Забезпечення транспортної

безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики України. Громадяни часто є найкращими експертами в питаннях, які їх безпосередньо стосуються. Вони можуть надати цінну інформацію про проблеми та потреби, які можуть бути неочевидними для чиновників. Співпраця з громадськістю може принести нові ідеї, інноваційні рішення та навіть фінансові ресурси через партнерства з бізнесом і неурядовими організаціями [1, 2].

Існує кілька стратегій залучення громадськості, які можуть бути застосовані в процесі формування транспортної політики. По-перше, важливо проводити консультації та громадські слухання, організовуючи відкриті зустрічі, на яких громадяни можуть висловлювати свої думки, ідеї та пропозиції щодо поліпшення транспортної системи. Це дозволяє зібрати цінну інформацію і демонструє, що думка громадськості важлива для розробників політики. По-друге, сучасні технології надають можливості для інтерактивної участі через онлайн-опитування, форуми та соціальні мережі, що можуть стати платформами для обговорення проектів та ідей.

Крім того, створення партнерств з місцевими організаціями, екологічними групами, бізнесом та університетами може призвести до нових ідей і ресурсів для розвитку транспортної політики, а також допомогти в реалізації конкретних проектів, орієнтованих на сталий розвиток. Запровадження пілотних проектів може продемонструвати ефективність нових ідей у реальних умовах, дозволяючи громадськості бачити результати змін і сприяючи підтримці нововведень. Освітні програми, які пояснюють важливість сталого транспорту, можуть підвищити обізнаність громадян і виховати у молодого покоління свідомість про екологічну відповідальність. Політична реклама також може відігравати важливу роль у формуванні позитивного іміджу нових транспортних ініціатив. Вона повинна бути орієнтована на емоційні та раціональні аспекти, використовуючи емоційні повідомлення, факти та статистику, а також відеоматеріали, які наочно демонструють переваги нових проектів [3–5].

Залучення громадськості до формування транспортної політики є ключовим чинником для забезпечення сталого розвитку міського транспорту. Взаємодія між політичними лідерами та населенням, разом з ефективним використанням політичної реклами та активною участю громадян, сприяють не лише покращенню транспортної інфраструктури, а й підвищенню якості життя у містах. Коли громадяни залучені до процесу прийняття рішень, вони відчують себе почутими та важливими, що зміцнює довіру до влади і формує демократичні принципи. Співпраця з громадськістю приносить нові ідеї, інноваційні рішення та навіть фінансові ресурси через партнерства з бізнесом і неурядовими організаціями, надання права громадськості на здійснення контролю за якістю виконання робіт та цільовим використанням коштів. Політика, яка відповідає на реальні потреби та запити суспільства, є основою довготривалих позитивних змін, і лише через активний діалог та співпрацю можна досягти значущих результатів у розвитку міського транспорту.

Активне залучення громадськості робить процес ухвалення рішень прозорішим і ефективнішим, що сприяє створенню більш стійкої та функціональної транспортної системи, яка відповідає на виклики сучасного міського життя.

### **Список використаних джерел:**

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. Дата оновлення: 03.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 05.11.2024).

2. Кучменко В. О. Управління стратегічним розвитком міського пасажирського транспорту. Житомир : Житомирський державний технологічний університету 2017 р. URL: <https://conf.ztu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/01/106-1.pdf> (дата звернення: 05.11.2024).

3. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія : Державне управління Фердман Г.П. Науково-дослідний центр Збройних сил України «Державний океанаріум» Інституту Військово-Морських сил Національного університету «Одеська морська академія» Деякі пропозиції щодо входження транспортної безпеки України до європейської системи безпеки на транспорті. URL: [https://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals /2020/4\\_ 2020/24 .pdf](https://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals /2020/4_ 2020/24 .pdf) (дата звернення: 05.11.2024).

4. Drive Ukraine 2030 Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/projects/str.html> (дата звернення: 05.11.2024).

5. Ковтун Т. А., Смокова Т. М., Ковтун Д. К. Огляд історії та міжнародного досвіду розвитку транспортно-логістичних центрів *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: Зб. наук. праць, 2021. № 3. URL: <https://pdfs.semanticscholar.org/ 535d/e0571d72b299 301dfbdd473a84 f42b1 d814b.pdf> (дата звернення: 05.11.2024).

### **Макарова Олена Павлівна**

*доцентка кафедри криміналістики та судової експертології Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидатка психологічних наук, доцентка, майор поліції*

## **МЕТОДОЛОГІЯ СУДОВО-ЕКСПЕРТНОГО АНАЛІЗУ В РОЗСЛІДУВАННІ ДТП ТА ОЦІНКИ ПРИЧИН АВАРІЙНОСТІ**

Дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) є однією з основних причин смертності та травматизму у всьому світі, що вимагає комплексного підходу до розслідування таких інцидентів. Судово-експертний аналіз ДТП є важливим інструментом у визначенні причин та обставин аварій, що допомагає як у правовій оцінці події, так і у розробці заходів для зменшення аварійності. Ця стаття досліджує методологію судово-експертного аналізу ДТП, а також надає

огляд інструментів та методів, що використовуються для оцінки причин аварійності.

Методологія судово-експертного аналізу дорожньо-транспортних пригод є багаторівневим процесом, що має на меті встановлення об'єктивних обставин події для точного відтворення механіки аварії та визначення причин, які спричинили зіткнення. Цей процес включає низку етапів і використовує сучасні технічні засоби та аналітичні підходи, що забезпечують високу точність дослідження. Першим кроком є детальний огляд місця події з фіксацією всіх важливих елементів: положення транспортних засобів, слідів гальмування, уламків та пошкоджень. Фіксація слідів на місці аварії є ключовим етапом, адже кожен зібраний фрагмент містить важливу інформацію про обставини зіткнення. У цьому процесі використовуються спеціальні інструменти, такі як фотограмметрія та лазерне сканування, що дозволяють створити тривимірну модель місця події, на основі якої експерти можуть візуалізувати ситуацію, як вона виглядала безпосередньо до моменту ДТП. Далі слідує аналіз зібраних даних, який передбачає моделювання розвитку події. Для цього застосовується програмне забезпечення, що дозволяє відтворити траєкторії руху транспортних засобів та оцінити взаємодію їхніх параметрів, таких як швидкість, маса, момент сили та інші фізичні чинники, які вплинули на результат зіткнення. Моделювання стає можливим завдяки комплексним розрахункам та обчисленням, які з високою точністю демонструють, як могла розгортатися подія. Важливим є також врахування дорожніх умов і зовнішніх факторів, таких як погода, освітлення, стан дорожнього покриття, адже вони можуть суттєво впливати на результати розслідування [1]. Ще одним аспектом методології є аналіз технічного стану транспортних засобів. Під час цього етапу експерти вивчають можливі технічні несправності, що могли бути причиною аварії або посилити її наслідки. Важливою частиною дослідження є оцінка гальмівної системи, стану шин, підвіски та інших ключових елементів транспортного засобу. Неправильна робота одного з компонентів може вплинути на можливість водія здійснити контрольоване гальмування або маневр, що у критичних умовах стає вирішальним фактором. Особливу увагу приділяють людському фактору, оскільки водійська поведінка часто є ключовою ланкою у розумінні причин ДТП. Для оцінки дій водія враховують його реакцію, стан здоров'я, можливу втому, рівень концентрації уваги та швидкість реагування на небезпеку [2]. Фізіологічні фактори, такі як вживання алкоголю або наркотичних речовин, також є об'єктом дослідження, оскільки вони можуть впливати на здатність приймати адекватні рішення в умовах стресу. Експерти оцінюють часові межі, в яких водій мав можливість помітити небезпеку, оцінити ситуацію та виконати відповідний маневр для уникнення зіткнення.

На нашу думку, у процесі розслідування ДТП часто використовуються інструменти аналізу на основі великих даних. Статистичні дані щодо аварійності дозволяють встановити загальні тенденції, визначити аварійно небезпечні ділянки доріг та розуміти типові помилки водіїв, що призводять до

ДТП. Поєднання статистичного аналізу з конкретними фактами кожної окремої події дозволяє комплексно оцінити інцидент та виявити ключові фактори ризику, притаманні певному типу дорожньо-транспортних пригод.

Оцінка причин аварійності є складним і багатограним процесом, який включає аналіз різноманітних факторів, що сприяють виникненню дорожньо-транспортних пригод. Цей аналіз дозволяє ідентифікувати найбільш поширені причини аварій та розробляти ефективні заходи для їх запобігання. Одним із ключових аспектів оцінки є технічний стан транспортного засобу. Експерти ретельно досліджують роботу гальмівної системи, стан шин, рульового керування, підвіски та інших важливих компонентів, адже несправність будь-якого з цих елементів може суттєво вплинути на безпечність руху. Наприклад, зношені шини знижують зчеплення з дорогою, що ускладнює керування під час екстрених маневрів, особливо на слизькій або мокрій поверхні [3]. Крім технічного стану транспортного засобу, суттєвий вплив на аварійність має дорожня інфраструктура. Недостатня якість дорожнього покриття, відсутність розмітки або її погана видимість, недостатнє освітлення та недостатня кількість дорожніх знаків – усі ці фактори можуть створювати небезпечні умови для учасників дорожнього руху. Наприклад, нерівності на дорозі можуть спричинити втрату контролю над автомобілем, особливо на високих швидкостях. Важливим аспектом є також наявність та якість огорожень, бар'єрів і відбійників, які знижують ймовірність тяжких наслідків у разі втрати контролю. Погодні умови теж є значущим фактором, який експерти обов'язково враховують при аналізі причин ДТП. Дощ, сніг, туман, ожеледь значно знижують видимість та погіршують зчеплення транспортних засобів з дорожнім покриттям, що ускладнює маневрування і збільшує гальмівний шлях. В умовах обмеженої видимості або поганого зчеплення водії повинні адаптувати свою поведінку та знижувати швидкість, однак порушення цих рекомендацій часто стає причиною аварій. Важливу роль у розумінні причин аварійності відіграє людський фактор, адже саме дії водіїв, пасажирів і пішоходів часто є вирішальними у формуванні небезпечних ситуацій. Перевищення швидкості, недотримання дистанції, відволікання уваги, використання мобільних телефонів під час керування, а також керування у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння – усе це суттєво підвищує ризик аварій. Важливим є також аналіз впливу психологічного та фізіологічного стану водія, зокрема рівня стресу, втоми, стану здоров'я, оскільки вони безпосередньо впливають на швидкість реагування та якість прийняття рішень [4]. Для повного розуміння причин аварійності використовуються також дані статистики, які дозволяють визначити загальні тенденції та фактори ризику для різних типів ДТП. Наприклад, статистичний аналіз може виявити, що певні ділянки доріг є більш небезпечними через конструктивні особливості або недостатню інфраструктуру. Крім того, аналіз аварій за часом доби та днями тижня допомагає ідентифікувати часи найбільшої аварійної активності, що дозволяє планувати більш ефективні заходи безпеки, такі як посилення контролю на дорогах у пікові години.

Ми вважаємо, що комбінація аналізу технічного стану, інфраструктурних умов, погодних факторів та людського фактору дає можливість отримати комплексне уявлення про причини аварійності. Це знання є основою для розробки профілактичних заходів, які допомагають знизити кількість ДТП та покращити безпеку на дорогах.

Підсумовуючи вище вказане, можна зробити висновок, що методологія судово-експертного аналізу в розслідуванні дорожньо-транспортних пригод є багаторівневим і вимагає комплексного підходу до збору та обробки інформації. Детальна фіксація фізичних слідів, ретельне моделювання механіки подій та оцінка технічного стану транспортних засобів дозволяють відтворити точну картину обставин ДТП. Важливим є також врахування дорожніх умов, технічних аспектів інфраструктури та погодних факторів, які можуть суттєво впливати на можливість виникнення аварій. Окрему увагу приділяють людському фактору, адже поведінка та стан водіїв часто є ключовими у формуванні небезпечних ситуацій. Використання сучасних методів статистичного аналізу та великих даних дає змогу виявляти загальні тенденції та визначати високоризикові ділянки доріг. Завдяки такому підходу, судово-експертний аналіз не тільки забезпечує об'єктивне та повне розслідування конкретних випадків ДТП, але й сприяє розробці заходів для підвищення безпеки на дорогах і зменшення кількості аварій у майбутньому.

#### **Список використаних джерел:**

1. Зінченко Д. А. Загальна характеристика психології злочину: мотивація та профілактика правопорушень. *Психологічні читання* : збірник матеріалів ІХ наук.-практ. конф. молодих вчених, м. Харків, 1 грудня 2023 р. Харків, 2023. С. 83–85.
2. Зінченко Д. А. Профілактичні заходи щодо недопущення керування транспортним засобом особами в наркотичному або алкогольному сп'янінні. *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення*. Кривий Ріг, 2023. С. 148.
3. Макарова О. Правова природа висновку і показань експерта-психіатра. *Наше право*. 2024. № 1. С. 119–124. DOI: <https://doi.org/10.32782/NP.2024.1.14>.
4. Макарова О. В. Класифікація судово-психіатричних експертиз. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2023. № 4 (103). С. 245–254. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2023.4.23>.



## **Марценишин Юрій Ігорович**

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

## **Степанов Олег Станіславович**

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

## **ЗАХИСТ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я НА ДОРОГАХ: АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Питання безпеки дорожнього руху завжди було актуальним, проте в умовах воєнного стану воно набуває особливої гостроти. Пошкодження доріг, обмеження руху, підвищена напруга учасників дорожнього руху – все це створює додаткові ризики для безпеки перевезень. Головним пріоритетом безпечних перевезень є збереження життя та здоров'я людей, які пересуваються дорогами. Безпечні перевезення є важливим компонентом для підтримки економічної активності країни в складний період. Також ефективна доставка гуманітарної допомоги в зони бойових дій та на тимчасово окуповані території теж залежить від безпеки на дорогах.

Одним із основних завдань Укртрансбезпеки є здійснення державного нагляду (контролю) з питань безпеки на автомобільному транспорті.

Під час здійснення державного контролю посадовими особами територіальних органів Укртрансбезпеки станом на 01.11.2024 виявлено **56 208** порушень законодавства про автомобільний транспорт (**44 952** – вантажні; **11 256** – пасажирські).

Посадовими особами територіальних органів Укртрансбезпеки складено **40 107** актів проведення перевірки додержання вимог законодавства про автомобільний транспорт під час здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (**31 666** – вантажні; **8 441** – пасажирські).

За результатами розгляду справ про порушення вимог законодавства України про автомобільний транспорт керівниками територіальних органів Укртрансбезпеки у відповідності до статті 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» винесено **49 244** постанови про адміністративно – господарські штрафи (**39 614** – вантажні; **9 630** – пасажирські).

Сума застосованих адміністративно – господарських штрафів до автомобільних перевізників становить **437 276 781** грн. (**349 319 230** грн. – вантажні; **87 957 551** грн. – пасажирські).

Сума сплачених до бюджету адміністративно – господарських штрафів становить **347 556 562** грн. (**296 161 570** грн. – вантажні; **51 394 662** грн. – пасажирські).

Також, складено **893** протоколи про адміністративні правопорушення. Винесено постанов про адміністративне стягнення **511**. Сума застосованих адміністративних стягнень **14 033 516** грн. Сума сплачених адміністративних стягнень **6 694 362** грн.

Згідно статистичних даних Укртрансбезпеки протягом 9 місяців 2024 року на автошляхах України сталося 2357 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю ліцензованого автомобільного транспорту, який надає послуги з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів, в яких 120 осіб загинули та 806 осіб отримали травми.

У відповідності до Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 23 червня 2015 року № 231, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 09 липня 2015 року за № 818/27263 [1], у період з 01 січня по 30 вересня 2024 року Укртрансбезпекою проведено 482 технічних розслідувань дорожньо-транспортних пригод на автомобільному та міському електричному транспорті.

Проведений аналіз технічних розслідувань на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті показав, що основними причинами настання цих дорожньо-транспортних пригод є порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі – Правила дорожнього руху), а саме: порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, перевищення швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення вимог Правил дорожнього руху пішоходами та велосипедистами.

Крім того, супутніми причинами, що призвели до ДТП є недотримання автотранспортного законодавства автомобільними перевізниками та водіями, а саме:

- недотримання водіями режиму праці та відпочинку – 336 випадків – (69,7%);

- використання для перевезення пасажирів транспортних засобів переобладнаних з вантажних транспортних засобів – 30 випадків – (6,2 %);

- відсутність необхідного рівня кваліфікації персоналу та забезпечення його підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, водіїв транспортних засобів – 199 випадків – (41,2 %);

- не забезпечується проведення автомобільними перевізниками стажувань та інструктажів з безпеки руху для водіїв – 189 випадків – (39,2 %);

- не забезпечується проведення своєчасного та належного виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів – 171 випадок – (35,5 %).

- не відповідність матеріально-технічної бази зазначеним вимогам, або її відсутність – 158 випадків – (32,8 %);

– неналежний контроль технічного та санітарного стану транспортних засобів – 117 випадків – (24,3 %);

– неналежна організація та контроль за своєчасним проходженням водіями медичного огляду – 99 випадків – (20,5 %);

– не забезпечується організація проходження періодичного навчання водіїв методів надання першої домедичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод – 170 випадків – (32,3 %);

Не забезпечується дотримання законодавства в частині обов'язкового особистого страхування транспортних засобів, а саме:

– від нещасних випадків на транспорті – 105 – (21,8 %).

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

Одним із основних завдань Укртрансбезпеки – є реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі – автомобільний транспорт), міському електричному, залізничному транспорті [2].

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

### **Список використаних джерел:**

1. Порядок технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України 23.06.2015 р. № 231. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0818-15#Text> (дата звернення: 09.11.2024).

2. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF/print> (дата звернення: 09.11.2024).

### **Миронов Юрій Олексійович**

*старший викладач кафедри спеціальної фізичної та домедичної підготовки факультету № 3 Донецького державного університету внутрішніх справ*

## **СУТНІСТЬ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

Транспорт є невід'ємною частиною сучасного суспільного життя, а безпека дорожнього руху та протидія незаконному заволодінню транспортними засобами визнається одним із пріоритетних напрямків діяльності підрозділів

Національної поліції України. До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, укомплектовані у встановленому порядку, а у разі, якщо транспортний засіб згідно з вимогами Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ підлягає обов'язковому технічному контролю, пройшов такий контроль [1].

Згідно норм статті 286 Кримінального кодексу України під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 КК України слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [2]. Відповідно, транспортний засіб – це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Автомобілі бувають легковими, вантажними, спеціального призначення. Автобус – це автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки. Окрім того механічним визначається транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси і транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. У свою чергу мотоцикл – це двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

В юридичній літературі [3] виділяють такі ознаки транспортного засобу як предмета різних злочинів:

- 1) сертифікованість як продукту промислового виробництва;
- 2) наявність ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів;
- 3) обов'язковість державної реєстрації та обліку;
- 4) самохідність, що забезпечена наявністю двигуна;
- 5) визначена енергетична потужність;
- 6) відповідність технічним умовам, нормам і стандартам;
- 7) експлуатаційна функціональність;
- 8) придатність для перевезення людей, вантажів або виконання спеціальних робіт;
- 9) наявність реєстраційних документів і номерних знаків;
- 10) придатність до експлуатації у сфері дорожнього руху;
- 11) належність до джерел підвищеної небезпеки;
- 12) неповна підконтрольність людині в процесі експлуатації;
- 13) здатність у разі порушення експлуатації завдавати шкоди здоров'ю і життю людини.

Основним безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є відносини власності тоді, як безпека функціонування транспортних засобів, особиста безпека водія, зокрема при розбійному нападі з метою заволодіння транспортним засобом, виступає лише одним із додаткових факультативних об'єктів зазначеного кримінального правопорушення. Найбільш поширеним способом незаконного заволодіння транспортним засобом є крадіжка. На нашу думку крадіжки і викрадення автомобілів та інших транспортних засобів тісно пов'язані з такими злочинами, як відкрите заволодіння транспортним засобом (грабіж), розбійний напад на водіїв з метою заволодіння автомобілями, шахрайство у вигляді незаконного отримання страхового відшкодування за викрадений автомобіль, контрабанда автомашини, ухилення від сплати митних платежів за ввезені автомобілі, виготовлення підроблених документів з метою легалізації викрадених автомобілів, зміна ідентифікаційного номера, підробка державного номерного знаку, збут завідомо крадених автомобілів та ін.

Згідно з ч. 1 примітки ст. 289 КК під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [2].

Незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинене з метою:

- 1) оборонення транспортного засобу на користь винного або інших осіб;
- 2) тимчасового використання транспортного засобу;
- 3) його знищення або пошкодження.

Незаконне заволодіння транспортним засобом може набувати вигляду запуску двигуна, буксирування, штовхання, завантаження на інший транспортний засіб (наприклад, евакуатор або кузов вантажного автомобіля), примусового відсторонення водія від керування, примушування його до початку або продовження руху тощо.

У статті 289 КК йдеться про фізичне вилучення, тобто про таке протиправне виведення транспортного засобу з володіння власника (користувача, володільця) і перехід його в незаконне заволодіння винного, за якого відбувається протиправне фізичне переміщення предмета злочину у володіння правопорушника. Тільки такі дії здатні заподіяти шкоду безпосереднім об'єктам цього посягання – відносинам, що забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, і відносинам власності (іншим речовим відносинам) на транспортний засіб.

Отже, висновуємо про те, що спосіб незаконного заволодіння транспортним засобом може бути таємним або відкритим; злочин може вчинятись шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства або погроз, з використанням службового становища тощо. При цьому констатуємо те, що обраний злочинцем спосіб незаконного заволодіння транспортним засобом охоплюється ст. 289 КК і додаткової кваліфікації за іншими статтями КК, що описують ті чи інші кримінальні правопорушення

проти власності, зокрема: крадіжка, грабіж, розбій, вимагання, шахрайство тощо не потребує.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про дорожній рух : Закону України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 28.10.2024).

2. Кримінальний кодекс України від 5.04.2001 р. № 2341-ІІІ. Дата оновлення: 01.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 28.10.2024).

3. Протидія незаконному заволодінню транспортними засобами підрозділами Національної поліції України: практичний poradnik з елементами інтерактивних технологій / Бондар В. С., Бочковий О. В., Дудоров О. О., Кривонос М. В., Скляніченко Д. В. та ін. ; за ред. д-ра юрид. наук, проф., заслуженого діяча науки і техніки України О. О. Дудорова. Сєверодонецьк : РВВ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2020. 311 с.

#### **Мулярчик Алевтина Миколаївна**

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

#### **Юнацький Мар'ян Олегович**

*доцент кафедри цивільно-правових та гуманітарних дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ кандидат економічних наук, доцент*

### **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНКЛЮЗИВНОСТІ У МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Правове забезпечення інклюзивності у міжнародних перевезеннях є достатньо важливим як у міжнародній спільноті, так і в Україні. Особи з інвалідністю мають право на рівний доступ до транспорту, щоб брати участь у соціальному та економічному житті не лише в межах своєї держави, а і закордоном. Інклюзивне перевезення сприяє їхній мобільності, особливо у міжнародному контексті, де можливість подорожувати часто залежить від доступності транспорту.

Багато країн підписали міжнародні угоди, наприклад, Конвенцію ООН про права осіб з інвалідністю, зокрема важливими саме в цьому питанні є стаття 9 «Доступність», що зобов'язує держави-учасниці забезпечити доступність для осіб з інвалідністю до всіх аспектів життя, включно з транспортом. Стаття 18 «Свобода пересування та громадянство» закріплює право осіб з інвалідністю на свободу пересування. Вона зобов'язує держави забезпечити можливість подорожувати та вибрати місце проживання без

дискримінації. Для міжнародних перевезень це означає, що люди з інвалідністю повинні мати рівний доступ до перетину кордонів, зокрема, через доступність транспортних засобів, прикордонних пунктів пропуску, аеропортів, вокзалів та митних процедур. А також 20 «Індивідуальна мобільність», яка зобов'язує держави сприяти мобільності осіб з інвалідністю, щоб вони могли пересуватися максимально незалежно, тобто транспортні компанії повинні мати необхідне обладнання та персонал, підготовлений для надання підтримки пасажирам з обмеженими можливостями, зокрема на міжнародних рейсах [1].

Також однією з важливих угод можна виокремити цю Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу. Хоча дана конвенція і не є спеціалізованою під осіб з інклюзивністю, однак вона має значення у забезпеченні інклюзивності у міжнародних перевезеннях пасажирів. Ця конвенція встановлює стандарти для міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і багажу, включаючи вимоги щодо безпеки транспорту, умов перевезень та якості послуг. Ці стандарти в рамках інклюзивності можуть означати, що транспортні компанії повинні забезпечувати відповідні умови для безпечного та комфортного перевезення пасажирів з інвалідністю [2].

Як зазначає Котуха О. С. у міжнародному приватному праві виділяють чотири основні форми джерел: 1) національне законодавство; 2) міжнародні договори; 3) міжнародні та торговельні звичаї; 4) судову й арбітражну практику [3].

Навіть взявши до уваги лише дві вищезазначені Конвенції можуть виникати проблеми з визначенням юрисдикції в питанні правового забезпечення інклюзивності у міжнародних перевезеннях. Наприклад, при організації міжнародних перевезень осіб з інвалідністю можуть виникати колізії між національними законами окремих країн, де діють різні вимоги щодо доступності, і нормами міжнародних угод, як Конвенція про права осіб з інвалідністю. Дуже розповсюдженими є ситуації, коли національні закони не відповідають міжнародним вимогам. В такому випадку, як правило, застосовується принцип пріоритету міжнародного договору, за умови, що країна ратифікувала цей договір і надала йому силу національного права, як у випадку України. Так, якщо національне законодавство передбачає менші вимоги чи можливості для осіб з інвалідністю, але міжнародні угоди більш широко визначають ці питання, то пріоритет надається саме міжнародним угодам.

Також у регулюванні проблеми інклюзивності перевезень особливе місце займає Європейський Союз (далі – ЄС). ЄС розробив регламент щодо прав осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю під час подорожей повітряним транспортом [4].

Регламент зобов'язує учасників ЄС забезпечувати можливості подорожувати повітрям, особам з обмеженими можливостями та особи з обмеженою мобільністю, спричиненою інвалідністю, віком чи будь-яким іншим фактором, які можна порівняти з можливостями інших громадян.

Додатково можемо визначити також те, що ЄС забезпечує свободу пересування в межах Союзу, що передбачає можливість громадян та резидентів з інвалідністю пересуватися країнами-членами на рівних умовах із іншими громадянами. Це право охоплює всі види транспорту: наземний, морський і повітряний.

#### **Список використаних джерел:**

1. Конвенція про права осіб з інвалідністю. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g71#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text) (дата звернення: 04.11.2024)
2. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text) (дата звернення: 04.11.2024).
3. Котуха О. С., Чабан О. М. Особливості застосування положень міжнародного договору при регулюванні приватних відносин з іноземним елементом. *Право і суспільство*. 2018. № 6-1. С. 63–68.
4. Регламент (ЄС) Європейського Парламенту та Ради від 5 липня 2006 року щодо прав осіб з інвалідністю та осіб з обмеженою мобільністю під час подорожей повітряним транспортом. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32006R1107> (дата звернення: 05.11.2024).

#### **Наливайко Олег Іванович**

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

### **РОЛЬ ДЕРЖАВИ У ФОРМУВАННІ ПОЛІТИКИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ**

Безпека дорожнього руху є ключовим елементом забезпечення суспільного порядку та соціальної стабільності. Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) щороку призводять до значних людських втрат та матеріальних збитків, що ставить перед державою завдання зменшити ризики для громадян у цій сфері. Окрім прямих наслідків, таких як травматизм і смертність, ДТП створюють значний тиск на економічні ресурси країни, включаючи витрати на охорону здоров'я, відновлення інфраструктури та соціальне забезпечення постраждалих осіб. У цьому контексті держава має не лише законодавчу, а й організаційну та контролюючу функцію у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Актуальність теми зумовлена необхідністю глибшого теоретико-правового аналізу ролі держави у формуванні політики безпеки дорожнього руху, яка включає нормативно-правове регулювання, організаційні заходи та правозастосовчу практику. В умовах зростаючої кількості транспортних засобів



та підвищеної інтенсивності дорожнього руху, особливо у великих містах, потреба у розробці ефективних механізмів забезпечення безпеки є нагальною. Держава повинна створити такі умови, при яких участь у дорожньому русі не становила б загрози для життя і здоров'я людей.

Державна політика у сфері безпеки дорожнього руху ґрунтується на низці загальних теоретичних положень, які відображають фундаментальні підходи до регулювання цієї суспільної сфери [1, 220 с.]. У науковій літературі виділяється кілька ключових концепцій, що обґрунтовують роль держави у забезпеченні безпеки на дорогах.

По-перше, **теорія суспільного договору** пояснює державне регулювання як необхідність забезпечення колективної безпеки через обмеження певних свобод окремих осіб. Це означає, що держава, встановлюючи правила дорожнього руху та санкції за їх порушення, фактично бере на себе відповідальність за гарантування безпеки всіх учасників руху. У цьому контексті право на життя, здоров'я та безпеку громадян є ключовими цінностями, які захищаються через впровадження правових норм та механізмів контролю.

По-друге, **теорія публічного управління** акцентує на тому, що держава є основним суб'єктом регулювання у сфері дорожньої безпеки, а управлінські рішення повинні базуватися на науково обґрунтованих даних, що включають статистичний аналіз, економічні оцінки та прогнозування ризиків. Успішна державна політика вимагає ефективного управлінського апарату, що здатен впроваджувати заходи з профілактики дорожніх правопорушень, моніторингу ситуації на дорогах та оперативного реагування на надзвичайні ситуації. Цей підхід передбачає взаємодію між різними державними органами, такими як поліція, місцеві органи влади, судові органи, а також інститути громадянського суспільства.

По-третє, **теорія прав людини** стверджує, що держава повинна створювати умови, за яких права громадян на життя, здоров'я та безпеку будуть захищені на найвищому рівні. Це вимагає від держави впровадження політики, що не лише відповідає внутрішнім правовим стандартам, а й враховує міжнародні зобов'язання, включаючи імплементацію міжнародних стандартів у національне законодавство. Зокрема, основні міжнародні документи у сфері безпеки дорожнього руху, такі як Резолюції ООН з питань безпеки на дорогах та рекомендації Всесвітньої організації охорони здоров'я, встановлюють базові вимоги до політики держав у цій сфері.

Таким чином, державна політика у сфері безпеки дорожнього руху спирається на ці теоретичні підходи і має на меті збалансування публічних та приватних інтересів, забезпечення соціальної справедливості та ефективне управління ресурсами для запобігання ДТП та зниження їх наслідків.

Правові механізми, за допомогою яких держава реалізує свою політику у сфері безпеки дорожнього руху, охоплюють широкий спектр нормативно-правових актів, інституційних структур та процедур контролю за дотриманням правил дорожнього руху.

По-перше, важливу роль у правовому регулюванні безпеки дорожнього руху відіграє **Конституція України [2, 96 с.]**, яка гарантує право громадян на життя та здоров'я, а також передбачає обов'язок держави забезпечувати громадську безпеку. На основі конституційних положень формується вся система правового регулювання безпеки дорожнього руху, зокрема, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Закони України «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію», «Про автомобільний транспорт» та інші законодавчі акти, що встановлюють обов'язки та відповідальність учасників дорожнього руху [3, с. 57–60].

По-друге, важливим правовим механізмом є **нормативно-правові акти вторинного законодавства**, що деталізують і конкретизують норми законів. До таких актів відносяться правила дорожнього руху, технічні стандарти для транспортних засобів та дорожньої інфраструктури, положення про навчання водіїв, ліцензування транспортних операторів та інші. Ці акти є інструментами реалізації державної політики на практиці, оскільки вони регулюють поведінку учасників дорожнього руху, встановлюють вимоги до транспортних засобів, а також організують процеси контролю та інспекційної діяльності.

По-третє, важливу роль відіграє **правозастосовча практика** державних органів, насамперед Національної поліції, яка здійснює контроль за дотриманням правил дорожнього руху, а також забезпечує адміністративну відповідальність за порушення. Поліція проводить перевірки водіїв на відповідність правовим вимогам, виявляє правопорушення та реагує на аварійні ситуації. У цьому контексті важливою є ефективність судової системи у вирішенні спорів, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху, що вимагає чіткого та однакового застосування законів.

По-четверте, важливим механізмом є **система санкцій**, яка включає адміністративні та кримінальні покарання за порушення правил дорожнього руху. Адміністративні санкції, такі як штрафи, позбавлення права керування транспортним засобом, арешт або конфіскація автомобіля, спрямовані на профілактику правопорушень та попередження їх повторного вчинення. У випадках грубих порушень, що призводять до травм чи загибелі людей, передбачені кримінальні покарання. Важливим елементом у цій системі є об'єктивність та пропорційність застосовуваних заходів відповідно до тяжкості порушення.

По-п'яте, державна політика включає **профілактичні заходи та просвітницькі кампанії**, спрямовані на підвищення обізнаності громадян щодо правил дорожнього руху. Держава організовує інформаційні кампанії, проводить навчання водіїв та виховує культуру безпечної поведінки на дорогах. Особливу увагу слід приділяти навчальним програмам для молоді та підвищенню кваліфікації водіїв.

Таким чином, правові механізми реалізації державної політики безпеки дорожнього руху охоплюють нормативно-правове регулювання, адміністративну та судову практику, а також профілактичну діяльність, що

спільно забезпечує ефективний контроль за дотриманням правил дорожнього руху та зменшення кількості ДТП.

Держава відіграє вирішальну роль у формуванні та реалізації політики безпеки дорожнього руху, забезпечуючи баланс між правами громадян і вимогами громадської безпеки. Ефективна державна політика ґрунтується на теоретичних засадах, що враховують конституційні принципи, міжнародні стандарти та публічні інтереси. Система правового регулювання та механізми контролю повинні бути системно вдосконалені, щоб відповідати сучасним викликам.

Для підвищення ефективності політики безпеки дорожнього руху в Україні рекомендується:

1. Удосконалити нормативно-правову базу, враховуючи сучасні реалії дорожнього руху та міжнародний досвід.

2. Підвищити ефективність роботи правоохоронних органів і судової системи в частині правозастосування.

3. Активніше використовувати інноваційні технології для моніторингу дорожнього руху та запобігання порушенням.

4. Розширити просвітницькі кампанії, спрямовані на підвищення правової обізнаності громадян і виховання культури безпечної поведінки на дорогах.

5. Посилити міжнародну співпрацю в галузі безпеки дорожнього руху для впровадження передових практик і стандартів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Шумейко Т. Державна політика у сфері безпеки дорожнього руху ґрунтується на низці загальних теоретичних положень, які відображають фундаментальні підходи до регулювання цієї суспільної сфери. : дис. ... канд. юрид. наук : 081. Київ, 2017. 220 с.

2. Конституція України : (з офіц. тлумаченням Конституц. Суду України). Київ : Ліра, 2006. 96 с.

3. Пилипів Р. Новий формат адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*. 2016. № 2/1 (18). С. 57–60.

#### **Науменко Владислав Вікторович**

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

### **НЕДОЛІКИ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ПРИЧИНИ ДТП: ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

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

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

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

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



Рис. 1. Перевага сигналів регулювальника над заборонними дорожніми знаками

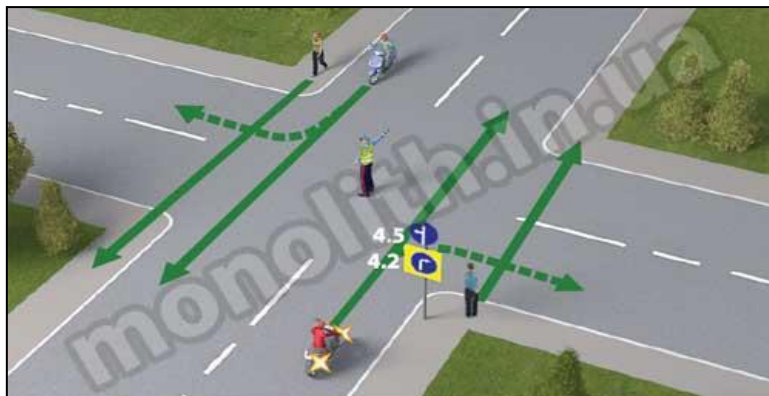


Рис. 2. Перевага сигналів регулювальника над наказовими дорожніми знаками

Отже, за даною трактовкою п. 8.3 ПДР частини 1 та 3 цього пункту є взаємно не коректними, оскільки за вимогами частини 1 пункту 8.3 слідує, що

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

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

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

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

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

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

Для усунення суперечності у вимогах ПДР стосовно регулювання дорожнього руху, уникнення непорозумінь, спричинених різними

трактуваннями та запобігання виникнення можливих небезпечних ситуацій на дорогах, пропонується викласти п. 8.3 Правил дорожнього руху у такій редакції: «Сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків пріоритету і є обов'язковими для виконання.

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

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

#### **Список використаних джерел:**

1. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.10.2024).

2. МОНОЛІТ. DRIVE. ROAD. SAFETY. URL: <http://monolith.in.ua> (дата звернення: 15.10.2024).

#### **Новак Олена Євгеніївна**

*студентка III курсу навчально-наукового інституту права та інноваційної освіти Дніпровського державного університету внутрішніх справ*

#### **Золотухіна Лілія Олександрівна**

*професорка кафедри цивільно-правових дисциплін Дніпровського державного університету внутрішніх справ, докторка юридичних наук, професорка (наукова керівниця)*

### **РІВНІ ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ ЖІНОК ТА ЧОЛОВІКІВ У ПРОФЕСІЯХ ВОДІЯ, ДИСПЕТЧЕРА, ІНЖЕНЕРА ТА ІНШИХ ТРАНСПОРТНИХ СПЕЦІАЛЬНОСТЕЙ**

Впродовж декількох століть тягнеться питання поділу на «чоловіче та жіноче» в будь-якій сфері життя. Даний поділ пов'язаний зі стереотипним застарілим мисленням соціуму і це є невірно. Транспортні професії традиційно вважалися «чоловічими». Однак, сучасний світ поступово руйнує ці стереотипи. Реалії сьогодення потребують спростування міфів щодо неможливості керування транспортними засобами жінками. Так, дійсно існують виключення стосовно місць праці, на яких застосування робочої сили жінок забороняється. Згідно зі ст. 174 КЗпП України, забороняється застосування праці жінок на важких роботах і на роботах із шкідливими або небезпечними умовами праці, а також на підземних роботах, крім деяких підземних робіт (нефізичних робіт або робіт по санітарному та побутовому обслуговуванню).

Забороняється також залучення жінок до підіймання і переміщення речей, маса яких перевищує встановлені для них граничні норми. Перелік важких робіт та робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці жінок, а також граничні норми підіймання і переміщення важких речей жінками затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони праці [1].

Основною причиною, що дає поштовх до роз'яснення даного питання – повномасштабне вторгнення росії на територію України, оскільки через це багато чоловіків вимушені йти обороняти рідну Батьківщину, а жінки ставати на місце чоловіків.

Звернемося на Конституцію України, яка має найвищу юридичну силу та допоможе у вирішенні даного питання. Відповідно до ст. 21 Конституції України, усі люди є вільні і рівні у своїй гідності та правах. Права і свободи людини є невідчужуваними та непорушними. Тоді як ст. 24 Конституції України визначає, що не може бути привілеїв чи обмежень за ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, за мовними або іншими ознаками. Рівність прав жінки і чоловіка забезпечується: наданням жінкам рівних з чоловіками можливостей у громадсько-політичній і культурній діяльності, у здобутті освіти і професійній підготовці, у праці та винагороді за неї; спеціальними заходами щодо охорони праці і здоров'я жінок, встановленням пенсійних пільг; створенням умов, які дають жінкам можливість поєднувати працю з материнством; правовим захистом, матеріальною і моральною підтримкою материнства і дитинства, включаючи надання оплачуваних відпусток та інших пільг вагітним жінкам і матерям [2]. Слід розуміти, що гендерна рівність є надважливим для формування громадянського суспільства, де кожна працездатна людина матиме рівний обсяг прав та можливостей, з урахуванням пільг та обмежень, встановлених законодавством, для отримання роботи не в залежності від її статі, а виходячи з рівня фахових теоретичних знань, певних практичних вмінь та навичок, освіти, тощо [3].

Наступним кроком, який допоможе у вирішенні питання рівності прав та обов'язків жінок та чоловіків у сфері керування транспортними засобами – з'ясування існуючих міфів. До найпоширеніших міфів відносимо:

- уміння та навички керування транспортними засобами: вважається, що жінки недостатньо розумні щоб справлятися з керуванням технікою. Проте це зовсім не так, жінки аналогічно освоюють правила, навчаються керувати як і чоловіки;

- фізична сила: вважається, що для роботи з транспорті потрібна велика фізична сила, що більше притаманна чоловікам. Однак, сучасна техніка не вимагає застосування значної фізичної сили, а багато завдань вимагають більше розумових зусиль, ніж фізичних;

- моральна виснажливість: стереотипне мислення, що чоловіки краще справляються зі стресом і складними ситуаціями, які можуть виникати.

Тобто дані міфи є проявом ознак дискримінації, тому згадаємо положення ст. 2-1 КЗпП України, забороняється будь-яка дискримінація у сфері праці, зокрема порушення принципу рівності прав і можливостей, пряме або непряме обмеження прав працівників залежно від раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного, соціального та іноземного походження, віку, стану здоров'я, інвалідності, гендерної ідентичності, сексуальної орієнтації, підозри чи наявності захворювання на ВІЛ/СНІД, сімейного та майнового стану, сімейних обов'язків, місця проживання, членства у професійній спілці чи іншому громадському об'єднанні, участі у страйку, звернення або наміру звернення до суду чи інших органів за захистом своїх прав або надання підтримки іншим працівникам у захисті їхніх прав, повідомлення про можливі факти корупційних або пов'язаних з корупцією правопорушень, інших порушень Закону України «Про запобігання корупції», а також сприяння особі у здійсненні такого повідомлення, за мовними або іншими ознаками, не пов'язаними з характером роботи або умовами її виконання [1]. В сучасній правовій доктрині дотримання принципу недискримінації тісно пов'язано з вимогою захисту прав людини та гарантуванням рівності у правах для кожного, що полягає у встановленні та забезпеченні рівності прав та можливостей людини шляхом дотримання зв'язку з принципом рівності [4].

Отже, проаналізувавши вищевикладене слід наголосити на тому, що роль жінок у сфері керування транспортними засобами є невід'ємною частиною сучасного суспільства. Значні досягнення у подоланні гендерних стереотипів є беззаперечним фактом. Проте, незважаючи на прогрес, ще залишаються певні бар'єри та виклики, які потребують вирішення. Для забезпечення повної рівності необхідно продовжувати роботу над зміною суспільних уявлень, створенням безпечних умов праці та рівних можливостей для всіх. Подальше залучення жінок у сферу транспорту сприятиме її розвитку та підвищенню ефективності.

#### **Список використаних джерел:**

1. Кодекс законів про працю України : Кодекс України від 10.12.1971 р. № 322-VIII. Дата оновлення: 27.09.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

2. Конституція України : від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

3. Рівні права та можливості жінок і чоловіків у сфері праці – Східне міжрегіональне управління. Східне міжрегіональне управління – Державної служби України з питань праці. URL: <https://smu.dsp.gov.ua/news/rivni-prava-ta-mozhlyvosti-zhinok-i-cholovikiv-u-sferi-pratsi/> (дата звернення: 30.10.2024).



4. Кучко А. В. Правове регулювання недопущення дискримінації у сфері праці за ознакою статі : дис. ... д-ра філософії: 081 Право / А. В. Кучко, МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2023. 210 с.

**Нужна Тамара Олександрівна**

*курсантка III курсу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Сахно Артем Петрович**

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

## **ВЗАЄМОДІЯ ПОЛІЦІЇ ТА ГРОМАДИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ НА ДОРОГАХ**

Безпека дорожнього руху – це комплексна проблема, яка потребує спільних зусиль держави, правоохоронних органів та громадянськості. Залучення громади до вирішення питань безпеки на дорогах є одним з найефективніших способів зниження кількості ДТП та їхніх наслідків. Європейський досвід свідчить: ефективна поліція – це поліція, яка співпрацює з громадою. Індивідуальний підхід, взаємна довіра та спільна відповідальність за безпеку – запорука успіху.

Згідно із Законом України «Про Національну поліцію», вперше на державному рівні акцентується на необхідності партнерської взаємодії між поліцією та населенням. Розділ «Громадський контроль Національної поліції» передбачає звітування про діяльність поліції, можливість прийняття резолюції недовіри до її керівників та співпрацю між керівниками територіальних органів поліції та місцевими радами. Цей розділ також зазначає, що поліція взаємодіє з громадянськістю через реалізацію спільних проектів і програм, спрямованих на задоволення потреб населення та підвищення ефективності виконання своїх обов'язків [1].

Взаємодія між поліцією та суспільством є формою соціального партнерства, де однією стороною є громадяни, а іншою – поліція. У цій моделі партнерство базується не на примусі, а на спільній меті, що вимагає взаємної підтримки та довіри, незалежно від мирного чи воєнного часу.

Поліція та суспільство, активно впливаючи один на одного, зосереджуються на:

1. регулюванні суспільних відносин через активність громадських формувань;
2. стимулюванні та мобілізації громадянського суспільства для вирішення спільних завдань;

3. узгодженні інтересів і розвитку зв'язків з метою забезпечення взаємовигідної співпраці [2].

Ефективність взаємодії поліції та громади безпосередньо пов'язана з рівнем довіри між ними. Коли обидві сторони розуміють та визнають взаємну відповідальність, механізми співпраці стають більш гнучкими та ефективними. Це дозволяє розширити сферу спільних інтересів та досягти кращих результатів у забезпеченні безпеки, і передбачає:

1. реалізація діалогу між державою, представленою співробітниками поліції, та громадянським суспільством у різних формах;

2. залучення суспільства до підвищення ефективності роботи державної влади;

3. участь суспільства в контролі за діяльністю поліції (важливо зазначити, що під час війни громадський контроль за поліцією не здійснюється).

В умовах постійних змін, викликаних війною, довіра до поліції є надзвичайно важливою. Вона базується на спільних цінностях та взаємній повазі до закону. Однак, існують певні обмеження цього процесу. Наявність радикально налаштованих груп, які свідомо протистоять суспільству та державі, є одним з таких обмежень.

Коли поліція та громада усвідомлюють свою спільну відповідальність за безпеку на дорогах, це стимулює їх до активних дій. Громада стає не пасивним спостерігачем, а активним учасником процесу забезпечення безпеки. Об'єднання зусиль дозволяє більш ефективно використовувати наявні ресурси. Поліція отримує додаткову інформацію від громади, а громада – підтримку поліції у вирішенні проблем та підвищує довіру поліції.

Доцільним вважаю наголосити на те, що особливістю організаційно-правової діяльності поліції у сфері запобігання є наявність широкого кола посадових осіб із юрисдикційними повноваженнями. Відповідно до частини 2 статті 222 Кодексу України про адміністративні правопорушення, працівники Національної поліції, які мають спеціальні звання і відповідні повноваження, уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення та накладати адміністративні стягнення від імені поліції. Національна поліція застосовує санкції до осіб, що порушують правила дорожнього руху, згідно із законодавчо встановленою процедурою [3]. Організаційно-правові заходи щодо запобігання порушенням правил дорожнього руху в Україні охоплюють комплекс дій, спрямованих на забезпечення безпеки на дорогах та дотримання водіями встановлених правил і обмежень.

Висновком з вищезазначеного можна підкреслити те, що поліція та громада об'єднують зусилля для підвищення безпеки на дорогах через спільні проєкти та ініціативи. Єдиний порив між поліцією та громадськістю повинен бути спрямований на виявлення та усунення проблем, пов'язаних із здійсненням поліцейської діяльності, сприяння застосуванню сучасних методів для підвищення результативності та ефективності здійснення такої діяльності. Організаційно-правові особливості запобігання порушенням правил дорожнього руху, здійснювані Національною поліцією, – це сукупність заходів

та правових норм, що визначають організацію діяльності та функціонування поліцейських структур для забезпечення безпеки на дорогах. Вони включають розподіл повноважень між підрозділами поліції, систему контролю за їхньою роботою, профілактичні та превентивні заходи, співпрацю з іншими організаціями та громадськістю, а також дотримання законодавчих норм і процедур. Ці заходи спрямовані на зменшення кількості порушень, підвищення безпеки учасників дорожнього руху та покращення загальної дорожньої ситуації, забезпечуючи організаційне дотримання правил дорожнього руху. Діяльність Національної поліції України у сфері дорожньої безпеки є важливою, оскільки саме поліція відповідає за запобігання, попередження та фіксацію дорожньо-транспортних пригод.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/580-19> (дата звернення: 22.10.2024).

2. Відомості Верховної Ради України. 2015. №40-41. (дата звернення 30.10.2024)

3. Бугайчук К. Л., Гузь В. А., Святокум І. О., Чумак В. В. Зарубіжний досвід організації взаємодії поліції з органами місцевого самоврядування в контексті децентралізації державної влади : наук.-метод. реком. Харків : Харк. нац. ун-т. внутр. справ, 2015. 44 с. URL: <http://surl.li/ynpalc> (дата звернення 30.10.2024).

4. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : Наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 23.02.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text> (дата звернення 31.10.2024).

#### **Пекарська Євгенія Олегівна**

*студентка II курсу факультету № 4 Донецького державного університету внутрішніх справ*

#### **Габорець Ольга Андріївна**

*доцентка кафедри оперативно-розшукової діяльності та інформаційної безпеки факультету № 3 Донецького державного університету внутрішніх справ, докторка філософії, доцентка (наукова керівниця)*

## **ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОБЛІКУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Однією з умов ефективної діяльності підрозділів Національної поліції України з протидії злочинності є її інформаційно-аналітичне забезпечення.

Згідно вимог статті 25 Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 року № 580-VIII поліція здійснює інформаційно-аналітичну діяльність виключно для реалізації своїх повноважень, визначених законом [1]. На тепер поліція в рамках інформаційно-аналітичної діяльності:

1) формує реєстри та бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України;

2) користується реєстрами та базами (банками) даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади;

3) здійснює інформаційно-пошукову та інформаційно-аналітичну роботу;

4) здійснює інформаційну взаємодію з іншими органами державної влади України, органами правопорядку іноземних держав та міжнародними організаціями;

5) надає до Єдиного державного реєстру призовників, військовозобов'язаних та резервістів в електронній формі та в обсягах даних, зазначених у статтях 7, 14 Закону України «Про Єдиний державний реєстр призовників, військовозобов'язаних та резервістів», відомості, необхідні для забезпечення ведення військового обліку призовників, військовозобов'язаних та резервістів [1, ст. 25].

Зазначаємо, що Національна поліція може створювати власні реєстри та бази даних, необхідні для забезпечення щоденної діяльності органів (закладів, установ) поліції у різних сферах, а також бази даних, що формуються в процесі здійснення оперативно-розшукової діяльності відповідно до закону, та інформаційно-аналітичні системи (у тому числі міжвідомчі), необхідні для виконання покладених на неї повноважень.

Поліція засобами інформаційно-комунікаційної системи наповнює та підтримує в актуальному стані реєстри та бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України [1, ст. 26]. Прикладом цього є облік транспортних засобів (далі – ТЗ, прим. автора).

Інструкція з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», яка затверджена наказом МВС України від 13.06.2018 № 497 [2] визначає порядок формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», призначеної для обробки відомостей про транспортні засоби усіх типів (автомобілі, автобуси, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, самохідні машини, причепи та напівпричепи до них, мотоколяски, інші прирівняні до них ТЗ та мопеди) та номерні знаки ТЗ, що розшуковуються у рамках кримінального, виконавчого провадження, провадження у справах про адміністративні правопорушення, оперативно-розшукової діяльності, а також за ухвалою слідчого судді, суду.

Метою інформаційної підсистеми (далі – ІП, прим. автора) «Гарпун» є:

- об'єднання інформації про розшук ТЗ та номерних знаків в єдиному інформаційному просторі з використанням сучасних інформаційних технологій, комп'ютерного та телекомунікаційного обладнання;

- забезпечення оперативного реагування та прийняття управлінських рішень посадовими особами органів (підрозділів) поліції щодо розшуку ТЗ та номерних знаків;

- моніторинг тимчасових потоків даних про номерні знаки, що надходять із систем відеофіксації, на предмет їх розшуку, одночасного перебування на різних ТЗ (номерні знаки – двійники), використання номерних знаків, що за даними Єдиного державного реєстру Міністерства внутрішніх справ України знищено;

- забезпечення взаємодії з державними та приватними виконавцями під час розшуку ТЗ боржника у виконавчому провадженні [2].

Облік об'єктів в ІІ «Гарпун» ведеться за такими категоріями:

- орієнтування про незаконне заволодіння ТЗ;
- орієнтування про залишення ТЗ місця дорожньо-транспортної пригоди;

- орієнтування про залишення ТЗ місця вчинення іншого правопорушення;

- орієнтування оперативне про ТЗ;

- евакуйовані ТЗ;

- розшук ТЗ у зв'язку із незаконним заволодінням;

- розшук ТЗ, що залишив місце дорожньо-транспортної пригоди;

- розшук ТЗ за іншими кримінальними правопорушеннями;

- розшук ТЗ боржника державним виконавцем;

- розшук ТЗ боржника приватним виконавцем;

- розшук викраденого номерного знака;

- розшук втраченого номерного знака;

- знищені номерні знаки [2].

При цьому зазначаємо, що згідно норм зазначеної нами Інструкції під час здійснення оперативно-розшукової діяльності інформація за категорією «орієнтування оперативне про ТЗ» вноситься до ІІ «Гарпун» поліцейським оперативного підрозділу на підставі рапорту.

На нашу думку заслуговує на увагу обліку в ІІ «Гарпун» за категоріями «розшук ТЗ у зв'язку із незаконним заволодінням» та «розшук ТЗ, що залишив місце ДТП». Отже, обліку підлягають відомості про розшук ТЗ у зв'язку із незаконним заволодінням, у тому числі про ТЗ, які розшуковуються у зв'язку зі зникненням безвісти особи, про розшук ТЗ, водії, власники (співвласники) яких залишили місце ДТП, унаслідок яких загинули або травмовані люди та за фактом подій розпочато кримінальні провадження.

Під час внесення інформації до ІІ «Гарпун» зазначаються: підстава внесення інформації до обліку; номер і дата реєстрації заяви (повідомлення, рапорту); номер і дата реєстрації кримінального провадження; найменування органу (підрозділу) поліції; реєстраційний номер, вид, марка, модель, колір та рік випуску ТЗ; найменування та номери агрегатів ТЗ; дата, місце, час та обставини події; відомості про водія, власника (співвласника) ТЗ (прізвище, ім'я, по батькові, дата та місце народження, місце проживання та реєстрації,

для юридичної особи зазначаються її найменування, код за ЄДРПОУ, місцезнаходження); підстава та дата зняття інформації з обліку [2].

Отже, підставою для внесення зазначених нами відомостей до ІІ «Гарпун» є заява (повідомлення) особи про вчинене кримінальне правопорушення чи іншу подію або рапорт поліцейського, що надійшли до органу (підрозділу) поліції, із зазначенням інформації про ТЗ [2]. Відповідно при отримання відповідної заяви (повідомлення, рапорту) оперативний черговий перевіряє ідентифікаційні номери ТЗ за обліком Єдиного державного реєстру транспортних засобів, після чого невідкладно вносить відомості до ІІ «Гарпун» [2].

Своєю чергою, у випадку виявлення невідповідності наявних даних на ТЗ з інформацією, внесеною до Єдиного державного реєстру транспортних засобів, оперативний черговий інформує про це слідчого, який здійснює досудове розслідування, для прийняття відповідного рішення.

Зазначаємо, що відомості про розшук ТЗ вносяться до ІІ «Гарпун» при надходженні уточненої інформації, але не пізніше доби з дати реєстрації матеріалів в журналі єдиного обліку заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події. А у випадку отримання матеріалів про припинення розшуку ТЗ оперативний черговий невідкладно вносить до ІІ «Гарпун» інформацію щодо підстави і дати зняття ТЗ з розшуку.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Національну поліцію : Закон України від 2.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <http://surl.li/cczwku> (дата звернення: 22.10.2024).

2. Про затвердження Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» : затв. наказом МВС України від 13.06.2018 р. № 497. Дата оновлення: 06.02.2024. URL: <http://surl.li/dfxwen> (дата звернення: 22.10.2024).

#### **Пекарський Сергій Петрович**

*доцент кафедри оперативно-розшукової діяльності та інформаційної безпеки факультету № 3 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент*

### **ОПЕРАТИВНЕ РЕАГУВАННЯ ПІДРОЗДІЛІВ ПОЛІЦІЇ НА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

Кримінальні правопорушення, що пов'язані з незаконним заволодінням транспортним засобам мають значну суспільну небезпеку, яка обумовлена особливостями суспільно-небезпечних дій правопорушників, які полягають у незаконному заволодінні транспортними засобами, приховуванні,

використанні, збуті, а так само в легалізації відповідного майна. При цьому протиправні дії злочинців можуть посягати і на здоров'я та життя водіїв, пасажирів та інших учасників дорожнього руху.

Ефективність діяльності підрозділів поліції щодо виявлення та розкриття фактів незаконного заволодіння транспортними засобами, на початковому етапі досудового розслідування зазначених кримінальних правопорушень, на нашу думку, залежить від оперативного реагування на заяви та повідомлення про вчинення зазначених злочинів.

Положення статті 18 Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 року № 580-VIII визначають те, що поліцейський незалежно від посади, яку він займає, місцезнаходження і часу доби в разі звернення до нього будь-якої особи із заявою чи повідомленням про події, що загрожують особистій чи публічній безпеці, або в разі безпосереднього виявлення таких подій зобов'язаний вжити необхідних заходів з метою рятування людей, надання допомоги особам, які її потребують, і повідомити про це найближчий орган поліції [1]. Саме тому, підрозділи поліції, відповідно до покладених завдань, вживають заходів з метою виявлення фактів незаконних заволодінь транспортними засобами. Для прикладу, працівники карного розшуку здійснюють гласні і негласні пошукові заходи із застосуванням оперативних та оперативно-технічних засобів з метою виявлення і фіксації фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб та груп, зокрема щодо незаконного заволодіння транспортним засобом, відповідальність за яке передбачена статтею 289 Кримінального кодексу України [2].

Враховуючи груповий, організований та небезпечний характер дій злочинців, латентність підготовки до вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом, для своєчасного виявлення осіб, які готують вчинення даного злочину та документування факту даного злочину, особливе місце приділяється оперативно-розшуковій діяльності підрозділів кримінальної поліції. Зазначена нами дефініція регламентується положеннями Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» від 18 лютого 1992 року № 2135-XII [3].

Реагування поліцейських на заяви та повідомлення про незаконне заволодіння транспортним засобом має правову регламентацію. Загальний порядок реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події, а також оперативного інформування в центральному органі управління поліції, міжрегіональних територіальних органах Національної поліції України, територіальних органах поліції в Автономній Республіці Крим та м. Севастополі, областях, м. Києві, їх територіальних (відокремлених) підрозділах встановлює Інструкція з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України, яка затверджена наказом МВС України від 27 квітня 2020 року № 357 [4].

Положення зазначеної Інструкції під оперативним реагуванням визначають скоординовані дії чергової служби, нарядів патрульної поліції, ГРПП та інших нарядів, спрямовані на організацію невідкладного прибуття працівників поліції до заявника або на вказане місце події з метою припинення правопорушення, установлення особи та затримання ймовірного правопорушника, збереження слідів правопорушення, а також надання допомоги потерпілим особам у межах повноважень поліції [4].

Отже, згідно вимог зазначеної Інструкції при отриманні повідомлення / заяви про незаконне заволодіння транспортним засобом необхідно з'ясувати:

- 1) час, місце та обставини заволодіння транспортним засобом;
- 2) належність транспортного засобу, марку, модель, номери агрегатів (якщо вони відомі), номерний знак, індивідуальні ознаки, наявність у ньому вантажу, його вид, особливості, кількість пального;
- 3) установчі дані, прикмети правопорушника, наявність зброї (кількість, марка, номер) і напрямок його руху;
- 4) установчі дані та місце перебування потерпілого (заявника) [4].

Одночасно, повідомлення реєструється в установленому порядку. На місце події негайно направляється СОГ, інші наряди поліції та дільничний офіцер поліції (у межах закріпленої за ним поліцейської дільниці) [4].

Також черговий негайно доповідає начальнику органу (підрозділу) поліції, його заступникам (відповідно до розподілу функціональних обов'язків), відповідальному органу (підрозділу) поліції (начальнику СРПП) та до чергової служби вищого рівня.

За даним фактом готується орієнтування в якому зазначається інформація про викрадений транспорт і прикмети правопорушника. Орієнтування – це доведення до особового складу органів (підрозділів) поліції інформації про вчинення кримінального правопорушення. Метою орієнтування є забезпечення оперативного реагування та прийняття ефективних управлінських рішень посадовими особами органів (підрозділів) поліції щодо розшуку транспортного засобу та злочинця або злочинців, які ним заволоділи [4].

Орієнтуються наряди поліції всіх видів, дільничні офіцери поліції, чергові органів (підрозділів) поліції, працівники автозаправних станцій, залізничних переїздів тощо. Окрім того, організовуються заходи щодо перекриття можливих шляхів відходу та місць появи (переховування) правопорушників. При цьому зазначаємо те, що подальші дії з розшуку викраденого транспорту й розшуку злочинців здійснюються згідно зі спеціальними оперативними планами «Перехват» або «Сирена» [4].

Окрім того відомості про викрадений транспортний засіб невідкладно внести до інформаційних ресурсів системи Інформаційного порталу Національної поліції України [5].

#### **Список використаних джерел:**

1. Про Національну поліцію: Закон України від 2.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <http://surl.li/xhdgwf> (дата звернення: 07.11.2024).



2. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III. Дата оновлення: 01.11.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

3. Про оперативно-розшукову діяльність : Закон України від 18.02.1992 р. № 2135-XII. Дата оновлення: 09.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

4. Інструкція з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України : затв. наказом МВС України від 27.04.2020 р. № 357. Дата оновлення: 14.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

5. Інструкція з формування та ведення інформаційної підсистеми «Гарпун» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» : затв. наказом МВС України від 13.06.2018 р. № 497. Дата оновлення: 06.02.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0787-18#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

### **Пилипенко Дмитро Олексійович**

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

## **ЩОДО ОБСТАВИН, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ДОКАЗУВАННЮ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЗА СТ. 286 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

Відповідно до ст. 91 Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України), законодавцем висуваються загальні вимоги до обставин, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні. Необхідно зауважити, що дорожньо-транспортна пригода за структурою являє собою багатогранне явище й її різновиди залежать від складного комплексу факторів, що характеризуються, з одного боку, дорожньою обстановкою (ситуацією), а з іншого – особистістю учасників руху. Безпека руху зумовлена надійністю елементів системи «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище у їх взаємодії». Самостійним елементом у механізмі дорожньо-транспортної події (далі – ДТП) слід виділити поведінку інших учасників дорожнього руху (пішоходів, пасажирів, водіїв інших транспортних засобів) [1, с. 286]. Слід зазначити, що така точка зору цілком корелюється із позицією Верховного Суду України визначеною ним у постанові від 23.12.2005 № 14 «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» (далі – постанова ВСУ

№ 14). Згідно з п. 20 вказаної постанови ВСУ, при призначенні покарання за відповідною частиною ст. 286 КК суди мають враховувати не тільки наслідки, що настали, а й характер та мотиви допущених особою порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, її ставлення до цих порушень та поведінку після вчинення злочину, вину інших причетних до нього осіб (пішоходів, водіїв транспортних засобів, працівників, відповідальних за технічний стан і правильну експлуатацію останніх, тощо), а також обставини, які пом'якшують і обтяжують покарання, та особу винного [2].

Саме такий елемент механізму ДТП як «вина пішоходів» потребує окремого аналізу, оскільки за суб'єктивним поглядом автора є вельми важливим та врескті-решт має важливі підстави, щоб в обов'язковому порядку враховуватися органами досудового розслідування та судами під час визначення всіх обставин конкретної справи про ДТП та визначення ступеню покарання водія транспортного засобу. Так відповідно до чинної редакції Правил дорожнього руху затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (далі – ПДР України) під час дорожнього руху у пішоходів виникає низка обов'язків, зокрема у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні використовувати світлоповертальні елементи (стрічку, наклейку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху (п. 4.4. ПДР України) [3].

Слід зазначити, що сучасна практика правоохоронних органів та національних судів свідчить про фактичне ігнорування окремого розгляду та врахування вказаного обов'язку пішоходів під час проваджень в кримінальних справах за ст. 286 КК України. Так, наприклад, згідно вироку Хмельницького міськрайонного суду від 26.03.2014 у справі № 686/26568/13-к, водія транспортного засобу було визнано винним у скоєні кримінального правопорушення передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України. Згідно з вироком згаданий водій у темну пору доби скоїв наїзд на пішохода, який перетинав проїзну частину по нерегульованому пішохідному переходу, внаслідок чого останній отримав тяжкі тілесні ушкодження, що є небезпечними для життя в момент заподіяння, у вигляді важкої черепно-мозкової травми. Варто наголосити, що в описовій частині вказаного вироку суд, серед іншого, обґрунтовує своє подальше рішення посилаючись на невиконання водієм п. 18.1 ПДР України, а саме обов'язку водія транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека [4]. Разом з тим, зазначений суд жодним чином не звернув увагу на невиконання пішоходом своїх обов'язків передбачених п. 4.4. ПДР України, які також не були з'ясовані відповідним правоохоронним органом на стадії досудового розслідування цього кримінального провадження. Аналогічна ситуація простежується й в інших вироках судах у кримінальних провадженнях за ст.

286 КК України, в яких наїзд на пішоходів відбувався в темну пору доби, зокрема у вироках судів: Дарницького районного суду м. Києва (справа № 753/8520/19) [5], Комінтернівського районного суду Одеської області (справа №494/1126/23) [6], Кілійського районного суду Одеської області (справа № 502/345/24) [7] та інші.

Слід зазначити, що подібний підхід національних судів до встановлення обставин справ в кримінальних провадженнях за ст. 286 КК України є фактично вже традиційним та на моє особисто переконання є певною мірою «однобічним» та не лише суперечить вищезгаданій постанові ВСУ № 14, ст. 91 КПК України, а також є порушенням ст. 21 КПК України, яка в межах забезпечення засади доступу до правосуддя та обов'язковості судових рішень гарантує кожному право на справедливий розгляд та вирішення справи.

Таким чином, на мою думку, у випадку вчинення водіями кримінального правопорушення передбаченого ст. 286 КК України в темну пору доби, органи досудового розслідування та суди мають досліджувати всі обставини справи та в обов'язковому порядку з'ясовувати факти порушення ПДР України не лише з боку водія транспортного засобу, а й інших учасників дорожнього руху, зокрема пішоходами. Крім цього, випадки невиконання обов'язку пішохода передбаченого п. 4.4. ПДР України, доцільно враховувати як обставину яка пом'якшує покарання у випадку скоєння водієм кримінального правопорушення передбаченого ст. 286 КК України.

#### **Список використаних джерел:**

1. Криміналістика : підручник / за ред. В. В. Тіщенка. Одеса : Гельветика, 2017. 556 с.

2. 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: 07.11.2024).

3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n633> (дата звернення: 07.11.2024).

4. Вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 26.03.2014 у справі № 686/26568/13-к. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/38230864> (дата звернення: 07.11.2024).

5. Вирок Дарницького районного суду м. Києва від 25.02.2020 у справі № 753/8520/19. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/87846117> (дата звернення: 07.11.2024).

6. Вирок Комінтернівського районного суду Одеської області від 05.11.2024 у справі № 494/1126/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122802531> (дата звернення: 12.11.2024).

7. Вирок Кілійського районного суду Одеської області від 31.10.2024 у справі № 502/345/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122695649> (дата звернення: 12.11.2024).

**Пилипенко Євгенія Олексіївна**

*старша інспекторка організаційно-аналітичного відділу управління організаційно-аналітичного забезпечення та оперативного реагування Головного управління Національної поліції в Луганській області, кандидатка юридичних наук, старша дослідниця, капітан поліції*

**ДОТРИМАННЯ ГЕНДЕРНОЇ РІВНОСТІ ПІД ЧАС ПІДГОТОВКИ ТА ПЕРЕПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Відповідно до Закону України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків» від 08.09.2005 р. № 2866-IV, жінки та чоловіки у всіх сферах життєдіяльності суспільства мають рівні права та можливості, а державна політика у цьому напрямку спрямована на утвердження гендерної рівності та недопущення дискримінації за ознакою статі [1]. Що стосується сфери підготовки / перепідготовки водіїв, державою також створюються рівні права та можливості задля проходження навчання та складання необхідних іспитів жінками та чоловіками відповідно.

Слід зазначити, що згідно із Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, водієм є особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [2]. Тобто, виходячи із наведеного визначення, для того, щоб особа визнавалась водієм, вона (особа) повинна мати посвідчення водія відповідної категорії та керувати транспортним засобом. Жодних обмежень чи умов щодо статі немає.

Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 р. № 487, що затверджує Порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів [3] та постанова Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 р. № 229, яка затверджує Типову навчальну програму підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, також жодних обмежень щодо статі не мають. Жінки та чоловіки мають рівні права та можливості щодо навчання у закладі, що здійснює або планує здійснювати підготовку / перепідготовку водіїв транспортних засобів. Теми, які становлять теоретичний модуль, а саме «Основи законодавства у сфері безпеки дорожнього руху», «Етика (психологічні основи) водія транспортного засобу», «Будова і технічне обслуговування транспортного засобу», «Основи керування транспортним засобом і вимоги до безпеки дорожнього руху», «Надання домедичної

допомоги», а також практичний модуль, що охоплює такі навчальні розділи, як: «Практичне керування транспортним засобом», «Спеціальні положення стосовно категорій транспортних засобів» також жодних обмежень щодо опанування ними з урахуванням статевих ознак немає [4].

Порядок приймання теоретичного та практичного іспитів для отримання права керування транспортними засобами, визначений Інструкцією, затвердженою наказом МВС України від 07.12.2009 р. № 515 (у редакції наказу МВС України від 22.05.2020 р. № 408) також жодних обмежень та відповідних умов за статтю для складання іспитів жінками або чоловіками не має. Згідно із зазначеною Інструкцією, до складання теоретичного і практичного іспитів для отримання права керування транспортними засобами допускається особа, яка: досягла віку, визначеного законодавством на право керування транспортними засобами відповідної категорії; пройшла медичний огляд у порядку, установленому законодавством; пройшла підготовку або перепідготовку відповідно до встановлених планів і програм у закладі з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв; подала в повному обсязі та з достовірними відомостями до ТСЦ МВС такі документи: 1) паспорт громадянина України або тимчасове посвідчення громадянина України, посвідку на постійне проживання, посвідку на тимчасове проживання, посвідчення біженця, посвідчення особи, яка потребує додаткового захисту, посвідчення особи, якій надано тимчасовий захист; 2) копію довідки про присвоєння реєстраційного номера облікової картки платника податків (у разі його відсутності у відповідних базах даних МВС) (крім фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовилися від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та офіційно повідомили про це відповідному контролюючому органу і мають відмітку в паспорті); 3) дійсну на дату подання документів медичну довідку, що підтверджує допущення водія до керування транспортними засобами відповідних категорій; 4) наявне посвідчення водія (у разі отримання права на керування транспортними засобами іншої категорії або його обміну); 5) свідоцтво (у разі його видачі до 19 жовтня 2019 року) або документ про професійну (професійно-технічну) освіту державного зразка; 6) документ, що підтверджує зміну персональних даних особи (за потреби) [5].

Посвідчення водія, що видається у територіальному сервісному центрі МВС України після складання відповідних іспитів (бланк затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 16.09.2020 р. № 844), також жодних відмінностей за статтю особи немає і є однаковим (тотожним) як для осіб жіночої, так і для чоловічої статі [6].

Аналізуючи усе вищезазначене, можна зробити висновок про те, що у нашій державі жінки та чоловіки у реалізації своїх прав та можливостей щодо підготовки та перепідготовки себе як водіїв транспортних засобів мають рівні паритетні позиції, а отже гендерна рівність у цьому напрямку дотримана на належному рівні.

### **Список використаних джерел:**

1. Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків : Закон України від 08.09.2005 р. № 2866-IV. Дата оновлення: 03.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2866-15#Text> (дата звернення: 19.10.2024).

2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <http://surl.li/ryfqyl> (дата звернення: 19.10.2024).

3. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 р. № 487. Дата оновлення: 22.11.2023. URL: <http://surl.li/rxtrvw> (дата звернення: 19.10.2024).

4. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 р. № 229. Дата оновлення: 24.07.2022. URL: <http://surl.li/dhxner> (дата звернення: 19.10.2024).

5. Про затвердження деяких нормативно-правових актів, що регламентують порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів у закладах, що проводять таку діяльність, їх державну акредитацію та атестацію спеціалістів, а також допуску громадян до керування транспортними засобами, видачі (обміну) посвідчень водія : наказ МВС України від 07.12.2009 р. № 515. Дата оновлення: 04.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0072-10#Text> (дата звернення: 19.10.2024).

6. Про затвердження зразків бланків і технічних описів бланків національного та міжнародного посвідчень водія, свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, тимчасового реєстраційного талона транспортного засобу та зразка розпізнавального автомобільного знака України та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.09.2020 р. № 844. URL: <http://surl.li/nrwxqi> (дата звернення: 19.10.2024).

### **Пироженко Олександр Сергійович**

*молодший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, кандидат юридичних наук, доцент*

## **ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ ВПЛИВУ СУДОВОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ<sup>3</sup>**

Вітчизняна судова системи відіграє важливу роль у формуванні безпечної мобільності. Адже, які б принципи та механізми забезпечення безпеки

---

<sup>3</sup> Тези підготовлені у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

дорожнього руху не було передбачено у концептуальних документах (концепціях/стратегіях підвищення рівня безпеки дорожнього руху, державних програмах тощо [1, с. 301]), практична їх реалізація, зокрема в частині притягнення винного до передбаченої законодавством відповідальності та забезпечення невідворотності цієї відповідальності в багатьох аспектах залежить саме від служителів Феміди.

Так, одним із напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р., затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. (далі – Стратегія) передбачено посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [2]. Про застарілість та помилковість такого підходу до формування державної політики України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху наголошує М. Г. Колодяжний, який стверджує, що штрафами не можливо «перемогти» смертність на дорогах та протиправність в цій сфері взагалі. При цьому дослідник вказує, що у США, Канаді, Австралії та багатьох європейських країнах правова охорона суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється паралельно й у цілому не охоплюється ніякими стратегіями/концепціями убезпечення дорожнього руху [3, с. 156–157].

Указана думка, на наш погляд, також підтверджується статистичними даними щодо дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за 2023 рік, адже зафіксовано суттєве зростання кількості їх скоєння з наслідками, зокрема, спричинено загибель 3053 осіб (приріст 9,4 % у порівнянні з 2022 р.) та травмування – 29502 осіб (приріст 27,5 % у порівнянні з 2022 р.) [4].

Отже, потрібні інші шляхи для забезпечення безпечної мобільності. Один із важливих аспектів, який на наш погляд дав позитивний ефект, таки був передбачений Стратегією. Так, для забезпечення дотримання Правил дорожнього руху, було передбачено внесення змін до законодавства щодо вдосконалення процедури огляду осіб, які керують транспортними засобами, щодо стану сп'яніння. Цей напрям було реалізовано шляхом прийняття парламентом Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16.02.2021 № 1231-ІХ, яким поліцейських було зобов'язано під час проведення огляду осіб застосовувати технічні засоби відеозапису, а також в обов'язковому порядку долучати ці матеріали до протоколу про адміністративне правопорушення [5].

Відтак, наявність в матеріалах справи про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП відеозапису усіх подій, що мали місце з моменту виявлення поліцейським потенційного порушника до завершення процедури вручення відповідного протоколу суттєво впливає на подальшу діяльність суду щодо розгляду цієї справи по суті. Відеозапис подій (дуже часто це записи з нагрудних камер поліцейських та, рідше, відеореєстратор патрульного автомобіля) відповідає усім критеріям доказів, передбачених ст. 251 КУпАП. Його дослідження в судовому засіданні, особливо за участі

особи, яка притягається до відповідальності, а також поліцейських дає можливість головуючому отримати «ефект присутності», поставити відповідні запитання учасникам процесу та надати об'єктивну оцінку діям як правоохоронців, так і «винного»/«невинуватого» (в усіх значеннях цього слова).

Безперервний відеозапис процедури огляду осіб, які керують транспортними засобами, щодо стану сп'яніння також дозволив знизити корупційні ризики, які мали місце у випадках, коли для підтвердження факту відмови від проходження обов'язкового огляду необхідна була присутність двох свідків.

Безумовно, як наголошують юристи Фундації DE JURE, керування транспортом у стані сп'яніння є не лише надзвичайно небезпечним правопорушенням, але і потужним джерелом корупції. Здійснений ними аналіз судової практики доводить, що у багатьох випадках водії уникають відповідальності саме завдяки сумнівним діям суддів [6]. В якості підтвердження цієї тези зауважено, що тільки у 2021 році Вищим антикорупційним судом ухвалено не менше чотирьох обвинувальних вироків відносно суддів, які за неправомірну вигоду допомагали водіям уникнути відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння [6].

Таким чином, контроль громадянського суспільства за третьою гілкою влади в частині реалізації останньою своїх повноважень щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (зокрема, за ст. 130 КУпАП), на наш погляд, сприятиме ефективній реалізації принципу невідворотності відповідальності, а публічний розголос – унеможливленню вжиття окремими громадянами «неправових» способів уникнення справедливої відплати за порушення чинного законодавства.

Отже, роль суду в правовому механізмі притягнення осіб, винних у вчиненні порушень Правил дорожнього руху, до відповідальності, в т.ч. шляхом позбавлення їх правової можливості сідати за кермо, є не менш актуальною разом з необхідністю надання правоохоронним органам відповідних інструментів щодо вжиття профілактичних та превентивних заходів, передбачених Законом, для забезпечення безпечної мобільності учасників дорожнього руху.

### **Список використаних джерел:**

1. Калініна А. В. Кримінологічне законодавство в Україні у сфері убезпечення дорожнього руху. *Вісник асоціації кримінального права України*. 2021. № 2. С. 294–309. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/244739> (дата звернення: 18.10.2024).

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 18.10.2024).



3. Колодяжний М. Г. Стратегія забезпечення дорожнього руху в Україні. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2024. №1 (31). С. 153–166. URL: <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/135/132> (дата звернення: 18.10.2024).

4. Статистика ДТП в Україні. Офіційний сайт Патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka> (дата звернення: 07.11.2024).

5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : Закон України від 16.02.2021 р. № 1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#n91> (дата звернення: 07.11.2024).

6. Маселко Р. Суддівська (без)відповідальність. Офіційний веб-портал: Фондація DE JURE. URL: <https://dejure.foundation/suddicvska-bezvidpovidalnist/> (дата звернення: 07.11.2024).

### **Поплінська Анастасія Сергіївна**

*студентка I курсу магістратури Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Веселов Микола Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

## **ОРГАНИ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ В СИСТЕМІ ЗБАЛАНСОВАНОГО ТРАНСПОРТУ**

*Сталий розвиток* – це загальна концепція розвитку, що дозволяє задовольнити потреби сучасного покоління без шкоди для майбутніх поколінь [1].

*Збалансований транспорт* є продовженням сталого розвитку та описує види транспорту та систем транспортного планування, які відповідають вимогам сталого розвитку. Рада міністрів транспорту ЄС визначає сталу транспортну систему як таку, яка:

- дозволяє безпечно задовольняти базові потреби в доступі та розвитку окремих осіб, компаній і суспільства;
- є доступним, працює чесно та ефективно, пропонує вибір виду транспорту та підтримує збалансований регіональний розвиток;
- обмежує викиди та відходи в межах здатності планети поглинати їх, використовує відновлювані ресурси на рівні або нижче рівня їх утворення, а також використовує невідновлювані ресурси на рівні або нижче темпів розвитку відновлюваних замінників, мінімізуючи при цьому вплив на використання землі та утворення шуму [2].

Збалансовані транспортні системи сприяють екологічній, соціальній та економічній стійкості громад, які вони обслуговують. Відповідно до серії доповідей Глобального партнерства зі стратегій розвитку низьких викидів (LEDS GP), екологічно чистий транспорт може сприяти створенню робочих місць, підвищити безпеку поїздок через інвестиції у велосипедні доріжки, пішохідні доріжки, зробити доступ до соціальних можливостей більш доступним та ефективним [3, 4].

*Публічна адміністрація* – органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та інші суб'єкти, які забезпечують виконання закону та здійснюють інші публічно-управлінські функції з метою задоволення публічного інтересу [5]. Функції та завдання органи публічної адміністрації включають: планування, регулювання, впровадження політик та стимулів, залучення громадськості та приватного сектора до реалізації проєктів сталого транспорту, а також оцінка ефективності та моніторинг збалансованості транспортної системи. Розробка стратегічних документів, як-от національні та місцеві транспортні стратегії чи плани сталої мобільності, дозволяє вирішувати одразу декілька ключових проблем, серед яких зниження рівня викидів, зменшення транспортних заторів і підвищення доступності пересування.

Публічна адміністрація має забезпечити правову основу, яка дозволить реалізовувати ці стратегії та захищатиме інтереси громадян. Окрім того, адміністрація повинна надавати фінансову підтримку, створювати стимулюючі механізми та залучати ресурси для реалізації проєктів, що відповідають стратегічним цілям [5, 6]. Також публічна адміністрація несе відповідальність за координацію між різними рівнями управління та за участь громадськості у процесі розробки та впровадження стратегічних документів.

Співпраця з громадськістю та бізнесом дає можливість враховувати потреби та очікування різних груп, що дозволяє формувати транспортну інфраструктуру, яка відповідає реальним запитам суспільства. Взаємодія публічної адміністрації з громадськістю та бізнесом може відбуватися шляхом: громадських обговорень та консультацій; створення електронних платформ для зворотного зв'язку; проведення форумів, семінарів та конференцій; створення дорадчих рад та робочих груп.

Важливу роль у взаємодії публічної адміністрації з громадськістю та приватним бізнесом щодо розбудови збалансованої транспортної системи відіграє правове регулювання, що у комплексі з реалізацією інженерно-технічних заходів допомагає зменшити кількість ДТП, знизити негативний вплив транспорту на довкілля та підвищити комфорт і зручність пересування для різних категорій учасників дорожнього руху. Питаннями, які на цей час потребують, на нашу думку додаткової уваги з боку законодавця є: екологічні норми; регулювання парковки транспортних засобів у великих містах; пріоритет громадського транспорту.

Розвиток збалансованого транспорту часто стикається з низкою викликів, які сповільнюють реалізацію ефективних і сталих транспортних рішень, навіть за умови створення належного правового підґрунтя. Всі перешкоди можна

розділити на кілька категорій: недостатнє фінансування; політичні бар'єри; відсутність компетентних фахівців у сфері управління сталим транспортом, відсутність єдиної транспортної стратегії та міжвідомчої координації [7].

Прискоренню модернізації транспортної системи, підвищенню її екологічності, безпеки і комфорту безумовно сприятиме активна співпраця органів публічної адміністрації з міжнародними партнерами, що вибудовувати національні стратегії згідно з європейськими стандартами транспортної та екологічної безпеки, інклюзивності [8]. Вивчення успішних закордонних практик дозволяє уникати витрат на експериментальні проект та одразу впроваджувати перевірені інновації. Завдяки міжнародній співпраці органи адміністрації мають можливість залучити фінансування для транспортних проектів [9]. Багато міжнародних організацій та фондів підтримують програми сталого розвитку транспорту, надаючи гранти та кредити для країн, що розвиваються, або для окремих міст. Співпраця з такими організаціями, як Європейський інвестиційний банк, Світовий банк, Глобальний екологічний фонд, може допомогти у фінансуванні масштабних інфраструктурних проектів, особливо тих, які сприяють зниженню викидів і покращенню якості життя.

#### **Список використаних джерел:**

1. Сталий розвиток. *ecolabel*. URL: <https://www.ecolabel.org.ua/stalij-rozvitok> (дата звернення: 07.11.2024).
2. Sustainable Transportation and TDM. URL: <https://www.vtpi.org/tdm/tdm67.htm> (date of access: 07.11.2024).
3. LEDES in Practice: Create jobs. *Global Climate Action Partnership*. URL: [https://ledsgp.org/resource/leds-practice-create-jobs/?loclang=en\\_gb](https://ledsgp.org/resource/leds-practice-create-jobs/?loclang=en_gb) (date of access: 07.11.2024).
4. LEDES in Practice: Make roads safe. *Global Climate Action Partnership*. URL: [https://ledsgp.org/resource/leds-practice-make-roads-safe/?loclang=en\\_gb](https://ledsgp.org/resource/leds-practice-make-roads-safe/?loclang=en_gb) (date of access: 07.11.2024).
5. Поняття публічної адміністрації, її характерні риси та види. *Допомога студентам*. URL: <https://dopomogastudentam.com.ua/ponyattya-publichnoi-administraczii-harakterni-risi-ta-vidi.html> (дата звернення: 07.11.2024).
6. Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього COM(2020) 789 final : Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. Європейська Комісія – Брюссель, 09.12.2020. URL: <http://surl.li/weqecb> (дата звернення: 03.11.2024).
7. Мироненко О. Екологічні проблеми транспорту: час прийняття рішень. *Транспортная компания Cargofy.ua: Услуги перевозки автотранспортом в Украине*. URL: <https://cargofy.ua/uk/blog/ekologichni-problemi-transportu-chas-priinyattya-rishen> (дата звернення: 07.11.2024).
8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядж. Каб. Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р : станом на 07.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата звернення: 07.11.2024).

9. Євросоюз профінансує чотири українські проекти з розвитку транспортної інфраструктури за програмою CEF. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3886228-evrosouz-profinansue-cotiri-ukrainski-proekti-z-rozvitku-transportnoi-infrastrukturi-za-programou-cef.html> (дата звернення: 07.11.2024).

**Проценко Олександра Віталіївна**

*курсантка III курсу факультету № 1 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Пекарський Сергій Петрович**

*доцент кафедри оперативної-розшукової діяльності та інформаційної безпеки факультету № 3 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)*

**ГЕНДЕРНА РІВНІСТЬ ПРИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВА ОСОБИ НА  
ОТРИМАННЯ ВОДІЙСЬКОГО ПОСВІДЧЕННЯ**

В сучасній Україні в різні сфери соціального буття впроваджена гендерна рівність. Чинне законодавства під гендерною рівністю розуміє рівний правовий статус жінок і чоловіків та рівні можливості для його реалізації, що дозволяє особам обох статей брати рівну участь у всіх сферах життєдіяльності суспільства [1]. На тепер наше сучасне суспільство активно рухається до забезпечення гендерної рівності в багатьох аспектах життя, включаючи освіту, працю, політику та правову систему. На нашу думку, однією із важливих сфер, де гендерна рівність має особливе значення, є сфера дорожнього руху. Підтвердженням цього є процес підготовки водіїв транспортних засобів, отримання водійського посвідчення та безпосередньо участь чоловіків та жінок у дорожньому русі.

Предметом даного дослідження є гендерна рівність при реалізації права особи на отримання водійського посвідчення. Нами поставлено завдання провести аналіз реалізації гендерної рівності в процесі отримання водійського посвідчення, а також визначити які особливості та виклики існують у дорожньому русі щодо реалізації прав жінок і чоловіків на отримання водійського посвідчення. Зокрема, йтиметься про роль жінок у водійському середовищі, існуючі стереотипи, а також законодавчі та соціальні ініціативи, спрямовані на забезпечення рівних можливостей у цій сфері.

Отже, гендерна рівність є основним принципом міжнародних правових норм і гарантується різними міжнародними документами, зокрема:

- Загальна декларація прав людини, прийнята і проголошена резолюцією 217 А (III) Генеральної Асамблеї ООН від 10 грудня 1948 року. Зазначена нами Декларація проголошує рівність прав і свобод для всіх людей без будь-яких обмежень за ознакою статі [2].

- Конвенція ООН про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок 1979 року [3]. Дана Конвенція спрямована на усунення дискримінації щодо жінок і забезпечення їм рівних прав у різних сферах життя.

- Факультативний протокол до Конвенції про ліквідацію усіх форм дискримінації щодо жінок: ратифікований Законом України від 5 червня 2003 року N 946-IV [4].

- Стратегія гендерної рівності в Європейському Союзі на 2024–2029 рр. [5].

- Інші міжнародні угоди та національне законодавство, що підтримують рівність між чоловіками та жінками.

Дефініцією є те, що згідно принципів гендерної рівності, не повинно бути жодних проявів дискримінації чи будь-яких обмежень за статевою ознакою, зокрема в доступі до освіти, роботи, участі в публічному житті чи у реалізації прав і обов'язків, включаючи і таку сферу як участь жінки в дорожньому русі як водійка автомобіля. На нашу думку процес отримання водійського посвідчення є важливим етапом у житті кожної людини, і гендерна рівність у цьому контексті проявляється через забезпечення рівних можливостей для обох статей на всіх етапах – від теоретичного навчання, практичного водіння і до складання іспитів.

На практиці можуть виникати певні гендерні стереотипи, зокрема – умовна «блондинка за кермом», які впливають на сприйняття кандидатів на водійське посвідчення. Окрім того, згідно гендерних стереотипів, вважається, що жінки менш впевнені за кермом або мають гіршу реакцію, ніж чоловіки. Такі стереотипи можуть підвищувати рівень тиску на жінок під час навчання і складання іспитів. Однак кількість жінок, які є водіями як легкових так і вантажних транспортних засобів засвідчує, що насправді жінки за статистикою складають іспити не гірше за чоловіків і, як правило, мають менше дорожніх порушень. Підтвердженням цього є кількість жінок, які працюють в патрульній поліції де обов'язковою умовою є наявність у патрульного чи патрульної водійського посвідчення.

На нашу думку не існує формальних обмежень для жінок щодо доступу до автошкол чи водійських курсів, але на практиці, через стереотипи, жінки можуть стикатися з певними труднощами. Наприклад, в деяких культурах можуть існувати соціальні норми, що обмежують права жінок на водіння автомобіля, або в деяких країнах жінки можуть зустрічати опір з боку родини або громади. Одночасно в Україні відсутні обмеження для жінок щодо проходження теоретичної чи практичної підготовки для отримання водійського посвідчення. На тепер, на рівні державної політики забезпечується доступ усіх громадян до отримання водійського посвідчення незалежно від статі. Головним аспектом стало подолання гендерних стереотипів щодо жінок, які є водіями транспортних засобів.

Зазначене нами вище дозволяє дійти висновку про те, що гендерна рівність не обмежується лише моментом навчання та отримання водійського

посвідчення. Вона також має важливе значення у безпосередній участі чоловіка чи жінки в дорожньому русі як водія, пасажера, пішохода тощо.

На жаль жінки можуть стикаються з підвищеним ризиком бути жертвами насильства або сексуальних домагань під час водіння, зокрема зазнають агресії з боку інших водіїв. У таких випадках важливою є не лише теоретична та практична підготовка водіїв, але й розвиток соціальних програм, спрямованих на підвищення загального рівня безпеки учасників дорожнього руху та жінок на зокрема.

Отже, гендерна рівність у сфері дорожнього руху є важливою складовою частиною розвитку демократичного суспільства. У процесі отримання водійського посвідчення та під час участі в дорожньому русі важливо забезпечити рівні можливості для жінок і чоловіків. Це включає не лише усунення дискримінаційних бар'єрів, але й боротьбу з гендерними стереотипами, що можуть заважати нормальному розвитку водійських навичок.

Наведене вище дозволяє нам зазначити, що згідно вимог чинних Правил дорожнього руху водієм вважається особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [6]. Відповідно, будь-який водій механічного транспортного засобу, чоловік це чи жінка, повинен/повинна мати при собі посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, а також інші документи, перелік яких встановлено чинними нормативно-правовими актами.

### **Список використаних джерел:**

1. Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків: Закон України від 8.09.2005 р. № 2866-IV. Дата оновлення: 03.08.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2866-15#Text> (дата звернення: 28.10.2024).
2. Загальна декларація прав людини, прийнята і проголошена резолюцією 217 А (III) Генеральної Асамблеї ООН від 10.12.1948 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_015#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text) (дата звернення: 28.10.2024).
3. Конвенція ООН про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок 1979 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_207#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_207#Text) (дата звернення: 28.10.2024).
4. Факультативний протокол до Конвенції про ліквідацію усіх форм дискримінації щодо жінок: ратифікований Законом України від 5.06.2003 р. № 946-IV. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_794#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_794#Text) (дата звернення: 28.10.2024).
5. Стратегія гендерної рівності в Європейському Союзі на 2024–2029 рр. URL: <https://rm.coe.int/cm-2024-17-finale-ukr/1680af3517> (дата звернення: 28.10.2024).

б. Правила дорожнього руху: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 28.10.2024).

**Руденко Дар'я Ігорівна**

*курсантка II курсу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Сахно Артем Петрович**

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

## **ПРИЧИНИ ТА НАСЛІДКИ АВАРІЙНОСТІ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Дорожній рух – це переміщення людей і вантажів механічними транспортними засобами, а також осіб без транспортних засобів дорогами, який регламентовано спеціальними правовими нормами, а також урегульовано спеціальними технічними засобами та державними органами.

До ознак дорожнього руху відносять: пересуванням людей, переміщенням вантажів механічними транспортними засобами та за допомогою тварин, а також осіб без транспортних засобів; переміщення відбувається на дорогах; переміщення людей самостійно, на тваринах або на транспортних засобах регламентовано спеціальними правовими нормами; організацію дорожнього руху регулюють не лише працівники поліції. Зазначену діяльність реалізують також за допомогою спеціальних технічних засобів; загальні правила дорожнього руху й адміністративну відповідальність визначають органи державної влади залежно від їх компетенції [1, с. 67].

Згідно з Законом України «Про дорожній рух» Розділом III стаття 14 Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирки транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин. Учасники дорожнього руху мають право на: безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; вивчення норм і правил дорожнього руху; своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою [2]. Основними порушеннями правил дорожнього руху, що призводять до загибелі та травмування людей, за підсумками 2024 року, стали: перевищення безпечної швидкості – 39,0 %;

порушення правил маневрування – 22,2 %; порушення правил проїзду перехресть – 8,1 %; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 7,7 %; недотримання дистанції – 5,1 %; керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 3,9 %; перехід пішохідів у невстановленому місці – 2,9 % [4].

Станом на вересень 2024 року в Кіровоградській області постраждалими від дорожньо-транспортних пригод стали 639 людей (14,7 %), з яких: травмованих 825 людей (11 %) та загиблих 77 людей (7,2 %) [3].

Отже, упередити вчинення дорожньо-транспортних пригод можливо шляхом запобігання скоєння порушень правил дорожнього руху його учасниками [3, с. 93]. Окремі категорії осіб вирізняються специфікою адміністративної відповідальності. Йдеться про неповнолітніх осіб, військовослужбовців та іноземців.

**Висновки.** Отже, учасники дорожнього руху включають водіїв, пішохідів, пасажирів та інших осіб, які беруть участь у дорожньому русі. Вони виступають суб'єктами адміністративного правопорушення у випадку порушення встановлених правил дорожнього руху. Основними ознаками адміністративного правопорушення для цих суб'єктів є протиправність діянь, а саме порушення закріплених законодавством норм та правил дорожнього руху, винність, тобто наявність умислу або необережності у вчиненні правопорушення.

Правила дорожнього руху призначені для забезпечення безпеки та організованості дорожнього руху. Їх дотримання є обов'язковим для всіх учасників. Порушення цих правил призводить до адміністративної відповідальності, що виражається у вигляді штрафів, попереджень, вилучення документів та інших заходів впливу.

### **Список використаних джерел:**

1. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... д-ра філос. : 081. Харківський національний університет внутрішніх справ, 2023. 203 с., с. 67.

2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n181> (дата звернення: 04.11.2024).

3. Статистика аварійності за 2024 рік. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 04.11.2024).

4. Топ причин ДТП з постраждалими станом на 2024 рік: URL: [https://opendatabot.ua/analytics/kids-dtp-2024-4\\_](https://opendatabot.ua/analytics/kids-dtp-2024-4_) (дата звернення: 04.11.2024).



**Санжаров Роман Борисович**

*викладач циклу загальноправових дисциплін Маріупольського центру первинної професійної підготовки «Академія поліції» Донецького державного університету внутрішніх справ*

## **ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ОФОРМЛЕННЯ ОГЛЯДУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ, ЩО ЗАЛИШИВ МІСЦЕ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ З МАТЕРІАЛЬНИМИ ЗБИТКАМИ**

За інформацією Департаменту патрульної поліції, за останні п'ять років, на території України сталося 115 312 дорожньо-транспортних пригод, учасники яких, з різних обставин, залишили місце пригоди і це змусило працівників поліції вживати заходів направлених на встановлення такого учасника, або транспортного засобу.

У 69 168 випадках, працівникам поліції вдалося розшукати та притягнути до відповідальності таких втікачів.

Правила дорожнього руху, вимагають від водія який причетний до ДТП, виконання певних дій, а саме зобов'язання негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди [1].

Розшукані особи несуть відповідальність не лише за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна передбачена відповідальність статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а за залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, передбачена відповідальність статтею 122-4 Кодексу України про адміністративні правопорушення [2].

Дії поліцейського на місці пригоди передбачені п. 1 розділу IX «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованих не в автоматичному режимі», затверджені Наказом МВС №1395 від 7 листопада 2015 року (далі – Інструкція), а саме:

У разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці дорожньо-транспортної пригоди складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- 1) схема місця ДТП, яку підписують учасники ДТП та поліцейський;
- 2) пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- 3) показання технічних приладів (у разі їх наявності);
- 4) показання засобів фото- та/або відеоспостереження (у разі їх наявності);

5) інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення у справі.

Беручі до уваги вище викладене, основні докази в справі про дорожньо-транспортну пригоду відносно її винуватця, встановлюються та фіксуються поліцейськими при огляді: місця події, транспортних засобів, об'єктів що можуть бути причетні до ДТП (будівля, електроопора тощо) та подальшої фіксації цієї інформації.

Відповідно до статей 251, 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення: обов'язок збирання доказів покладено на органи Національної поліції.

Доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [2].

Коли всі учасники пригоди залишаються на місці, виконують вимоги Правил дорожнього руху, очікують прибуття на місце ДТП працівників поліції, оформлення матеріалів пригоди і збір всіх необхідних даних не займає багато часу. Але як бути, якщо один з учасників залишив місце пригоди?

Згідно п. 8 розділу IX Інструкції, якщо при ДТП один з його учасників зник з місця пригоди, поліцейський оформляє схему місця ДТП, відбирає пояснення в потерпілого, свідків (у разі їх наявності), встановлює наявність засобів зовнішнього відео-, фотоспостереження та невідкладно повідомляє уповноважену особу підрозділу поліції, відповідальну за розшук осіб, що зникли з місця ДТП.

При встановленні транспортного засобу, який зник з місця пригоди, проводяться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень, інших обставин ДТП та фотофіксація» [3].

Тобто згідно цього пункту, на поліцейського покладеться обов'язок зі збору доказів, які підтверджують винність особи та причетність транспортного засобу до ДТП що сталася.

Але чинна редакція Інструкції не передбачає дій поліцейського під час огляду встановленого транспортного засобу, який зник з місця пригоди та яким саме чином цей огляд процесуально фіксується. Також не відомо, хто повинен бути присутнім під час огляду та взагалі не передбачено акту огляду цього транспортного засобу єдиного зразку.

Ці фактичні дані, або по іншому кажучи докази, допоможуть спростувати, або навпаки підтвердити наявність певної події, а також допоможуть встановити причинно-наслідковий зв'язок між подією та особою [4].

Враховуючи зазначене, слід дійти висновку, що працівникам патрульної поліції доводиться діяти на власний розсуд, з обмеженими процесуальними можливостями.

З метою покращення можливостей встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди, пропоную переглянути чинний п. 8 розділу IX Інструкції та викласти в такій редакції: При встановленні транспортного засобу, який

залишив місце пригоди, проводяться його огляд на предмет наявності характерних пошкоджень, інших обставин ДТП, про що складається акт огляду транспортного засобу, який не перебуває на місці ДТП під час оформлення матеріалів (рис. 1), із застосуванням технічних засобів фото та-/або відеозапису (а в разі неможливості застосування таких засобів у присутності двох свідків).

Враховуючи вище викладене, слід дійти до висновку, що на цей час відсутній документ, у якому працівник поліції може зафіксувати наявність видимих (зовнішніх) пошкоджень, завданих унаслідок ДТП, на транспортному засобі, який залишив місце ДТП та його встановлено під час розшукових дій. Тому вказані зміни затвердили б остаточне процесуальне оформлення оформлення огляду транспортного засобу що залишив місце дорожньо-транспортної пригоди з матеріальними збитками.

**АКТ**  
**огляду транспортного засобу**  
**(який не перебуває на місці ДТП під час оформлення матеріалів)**

Я, \_\_\_\_\_  
(П.І.Б. звання, посада, поліцейського)

відповідно до вимог статей 251, 255 Кодексу України про адміністративні правопорушення, у зв'язку із

(вказати причини проведення огляду)

здійснив \_\_\_\_\_ огляд

(транспортного засобу, який не перебуває на місці ДТП)

Дата \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . 20\_\_ розпочато о « \_\_\_\_ » год « \_\_\_\_ » хв, закінчено о « \_\_\_\_ » год « \_\_\_\_ » хв.

Адреса проведення огляду \_\_\_\_\_

Транспортний засіб (марка): \_\_\_\_\_

Номерний знак: \_\_\_\_\_

№ кузова (шасі, рама): \_\_\_\_\_

Належить (дані власника): \_\_\_\_\_

Свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу: серія \_\_\_\_\_ номер \_\_\_\_\_

Дані особи (водія), яка керувала ТЗ за результатами встановлення місцезнаходження

ТЗ: \_\_\_\_\_

Документ, що посвідчує особу (водія): серія \_\_\_\_\_

номер \_\_\_\_\_

Зовнішні пошкодження, наявність слідів та інших речових доказів (із зазначенням розмірів та характеру пошкоджень): \_\_\_\_\_

Огляд проводився у присутності:

ПІБ

(адреса реєстрації, телефон, підпис)

ПІБ

(адреса реєстрації, телефон, підпис)

ПІБ

(адреса реєстрації, телефон, підпис)

портативний відеореєстратор, № \_\_\_\_\_

огляд проводив:

(посада, звання поліцейського)

(підпис)

(ПІБ)

*Рис.1. Акт огляду транспортного засобу (який не перебуває на місці ДТП під час оформлення матеріалів)*

### Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху України : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення:04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 21.10.2024).

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Кодекс України; Закон, Кодекс від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 25.10.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 21.10.2024).

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395. Дата оновлення: 23.02.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z1408-15> (дата звернення: 21.10.2024).

4. Резніченко В. О. Дослідження поняття докази в справах про адміністративні правопорушення, підвідомчих органам Національної поліції. *Наукові записки Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка. Серія: Право.* 2018, № 5. С. 72–76.

**Світличний Денис Сергійович**

*аспірант Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В. К. Макутова Національної академії наук України»*

## **ДОГОВІРНА КОМПЕТЕНЦІЯ СТРАХОВИКІВ І ПЕРЕВІЗНИКІВ ЯК ЧИННИК ЗАХИСТУ ЖИТТЯ І ЗДОРОВ'Я УЧАСНИКІВ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Сфера транспорту традиційно є сферою підвищеної небезпеки. Перевезення певними видами транспорту вважаються найбезпечнішими (авіаційний транспорт), проте кожна аварія літака має світовий резонанс; перевезення іншими видами транспорту є найнебезпечнішими (автомобільний транспорт), проте там у кожній важкій аварії (ДТП) гине відносно невелика кількість людей одночасно. Але таких аварій у світі трапляється тисячі протягом кожного дня. Зменшити аварійність перевезень людей (пасажирів) та вантажів, а також забезпечити захист їх прав, відновлення здоров'я тощо може договірна складова відносин між перевізниками, страховиками та іншими учасниками відносин у сфері транспорту. Із нормативно-правових актів впливає компетенція, тобто сукупність прав та обов'язків перевізників і страховиків. Договір можна вважати локальним актом цивільного та господарського законодавства. Із договору впливають права та обов'язки тих, хто повинен гарантувати захист життя і здоров'я учасників процесу перевезень (перевізників різними видами транспорту) та тих, хто може мінімізувати шкоду від засобів підвищеної небезпеки під час перевезень (страховиків).

Визначити договірну компетенцію страховиків та інших учасників страхових відносин у сфері транспорту можна після з'ясування її складових. Складовими є права та обов'язки. Зазвичай у теорії господарського права увесь обсяг, усю сукупність господарських прав та обов'язків відносять до складових повного обсягу господарської компетенції [1, с. 219]. Взагалі поняття «компетенція» прийшло до господарського права ще у радянські часи в умовах

планової жорстко регульованої економіки з права адміністративного. У сучасні часи це поняття використовується щодо суб'єктів, які здійснюють управління (організацію) господарської діяльності, а стосовно правової характеристики суб'єктів, які безпосередньо здійснюють господарську діяльність, здебільшого використовується поняття правоздатність [2, с. 40]. Часто не заперечується застосування цього терміну по відношенню до суб'єктів господарювання, однак, вважається точнішим використання його по відношенню до органів господарського керівництва. В Україні останнім часом термін «господарська компетенція» застосовується до усіх учасників відносин у сфері господарювання і передбачає наявність у них усієї кількості можливих прав та обов'язків у сфері господарювання. Хоча раніше Г. В. Пронська на прикладі компетенції держави (союзної республіки) висловлювала думку про те, що компетенція – є сукупність законодавчо встановлених її повноважень – прав та обов'язків, а запропоновані у літературі доповнення цієї формули вважала зайвими або недостатньо обґрунтованими [3, с. 332].

Загалом компетенція є складовою правосуб'єктності. Р. А. Джабраїлов виділяє загальну, галузеву і спеціальну правосуб'єктність. Остання характеризується здатністю особи бути учасником лише відповідного кола правовідносин у межах однієї галузі права і відображає специфіку нормативного регулювання в межах конкретних інститутів права [4, с. 163]. І саме діяльність страховиків у сфері транспорту визначається їх спеціальною компетенцією у цій сфері і обмеженням актами легітимації – державної реєстрації та ліцензування, а також законодавством і договорами. Так, на прикладі морського страхування можна зазначити, що воно тісно пов'язане з укладанням відповідних договорів. Ці договори регулюють різні правовідносини і дають початок іншим. Так само і морські перевезення регулюються виключно договорами [5, с. 83].

У доктрині господарського права договір страхування у сфері господарювання визначають як засноване на згоді сторін і зафіксоване у встановленій законом формі зобов'язання учасників господарських відносин, згідно з яким страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування, а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору [6, с. 228–229].

Компетенція учасників відносин у сфері транспорту є незмінною протягом строку дії певного закону чи договору, який її визначив. Транспортні (у т.ч. і страхові) договори можуть мати разовий характер – укладатися на період здійснення однієї операції, а можуть бути довгостроковими – укладатися на певний достатньо тривалий період часу. Наприклад, у сфері роботи автомобільного транспорту цей період часу найчастіше складає один рік. Л. Я. Свистун нагадує, що відповідно до частини 4 статті 307 ГК України на автомобільному транспорті довгостроковим договором вважається річний договір. Використання на вантажному автомобільному транспорті річних

договорів дуже необхідне. Специфіка автотранспорту полягає у здатності прийняти вантаж до перевезення безпосередньо у місці перебування вантажовідправника [7, с. 62–63]. Завдяки широкому використанню на автомобільному транспорті річних договорів на перевезення вантажів і пасажирів зручніше визначати строки дії певного обсягу компетенції у перевізника. Так само і договори страхування на автомобільному транспорті у випадку, коли перевезення є тривалими і не прив'язаними до одного вантажовласника чи пасажира, укладаються на один рік. Хоча у самому договорі чітко вказується термін дії договору (часто це 31 грудня певного року) і, відповідно, компетенції страховика і перевізника по відношенню один до одного.

Крім строку дії певного договору і наділення його учасників певним обсягом господарської компетенції важливе значення також має питання визначення моменту початку дії договорів. Транспортні договори можуть бути і реальними, і консенсуальними. А момент виникнення компетенції учасників договору страхування залежить від моменту виникнення компетенції за відповідним договором перевезення. А за останніми момент виникнення прав та обов'язків перевізника може різнитися залежно від його споживача-контрагента. Так, за загальним правилом, договір перевезення вантажу є реальним, оскільки перевізник не може відповідати за вантаж раніше, ніж матиме доступ до нього. Так само реальним є договір перевезення пасажира у міському транспорті. Натомість, договір перевезення пасажира і багажу міжміським транспортом, що передбачає придбання квитка наперед, є консенсуальним. Відповідно до цього можна визнати початок дії договору страхування.

#### **Список використаних джерел:**

1. Господарське право: навч. посібник у схемах і таблицях; за заг. ред. канд. юрид. наук, доц. М. Л. Шелухіна. Київ : Центр навчальної літератури, 2006. 616 с.
2. Ментух Н. Ф. Поняття господарської правосуб'єктності. *Адвокат*. 2011. № 2 (125). С. 39–41.
3. Пронська Г. В. Вибране. Київ : Освіта України, 2013. 696 с.
4. Джабраїлов Р. А. Господарська правосуб'єктність міста: теорія і практика: монографія. Р. А. Джабраїлов; НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. Донецьк : Вид-во «Ноулідж», 2010. 455 с.
5. Транспортне право України. Академічний курс : підручник; за ред. М. Л. Шелухіна. Київ : Ін Юре, 2008. 896 с.
6. Велика українська юридична енциклопедія. У 20-ти томах. Т. 15: Господарське право. Редкол.: В. А. Устименко (голова) та ін.; Нац. акад. прав. наук України; Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2019. 784 с.
7. Свистун Л. Довгостроковий договір на перевезення вантажів автомобільним транспортом. *Право України*. 2004. № 7. С. 62–64.

**Сендік Ігор Едуардович**

*курсант II курсу Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Коломоєць Олександр Дмитрович**

*т.в.о. завідувача кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент*

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВОПОРЯДКУ НА ШЛЯХАХ ЕВАКУАЦІЇ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ: ВИКЛИКИ ДЛЯ ПОЛІЦІЇ**

В умовах воєнного стану особливої важливості набуває забезпечення правопорядку на шляхах евакуації, оскільки безпека пересування цивільного населення є ключовою складовою захисту громадян. Під час активних бойових дій або загрози окупації швидка та безпечна евакуація стає питанням життя і смерті для багатьох людей. В таких умовах правоохоронні органи відіграють центральну роль у забезпеченні правопорядку, регулюванні руху транспорту, охороні публічного порядку та координації дій з іншими державними службами. Значна кількість евакуаційних маршрутів проходить через зони підвищеної небезпеки, де правоохоронці стикаються з низкою викликів, як-от необхідність реагування на загрози диверсій, терористичних актів, а також забезпечення безперешкодного руху гуманітарних конвоїв. Водночас існує потреба у підтримці порядку та запобіганні паніці серед населення. Ці фактори вимагають від поліції високого рівня готовності, швидкого реагування та здатності до міжвідомчої координації. Організація евакуаційних маршрутів під час воєнного стану є одним із найважливіших завдань для забезпечення безпеки цивільного населення. Евакуаційні шляхи зазвичай плануються заздалегідь, з урахуванням поточної ситуації в зонах бойових дій або загрозливих регіонах. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення евакуації у разі загрози виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій» ефективно реагування на масове переміщення населення під час воєнного стану забезпечується шляхом міжвідомчої координації, співпраці та об'єднання ресурсів. Це включає своєчасне та повне здійснення заходів, визначених законодавством, зокрема частиною дванадцятотою статті 33 Кодексу цивільного захисту України. Для організації евакуаційних заходів можуть утворюватися координаційні штаби на різних рівнях:

- На державному рівні – під керівництвом Кабінету Міністрів України.
- На регіональному рівні – обласними, Київською та Севастопольською міськими держадміністраціями (військовими адміністраціями).
- На місцевому рівні – райдержадміністраціями (військовими адміністраціями).

Координаційні штаби координують роботу один одного, причому штаб на державному рівні забезпечує координацію діяльності регіональних штабів, а



регіональні – місцевих. Кожен координаційний штаб діє відповідно до Конституції та законів України, указів Президента та постанов Верховної Ради, а також актів Кабінету Міністрів та інших місцевих адміністрацій. Координаційний штаб є головним органом з організації та координації проведення евакуаційних заходів на відповідному рівні. Він взаємодіє з комісіями з питань евакуації та техногенно-екологічної безпеки, отримуючи пропозиції щодо проведення евакуацій і визначаючи завдання для їх реалізації, а також здійснюючи контроль за виконанням цих заходів. Евакуація населення в умовах воєнного стану супроводжується численними труднощами та ризиками, які можуть негативно вплинути на ефективність цього процесу. Однією з основних труднощів є нестача належної інфраструктури для проведення масових евакуацій. У багатьох випадках дороги можуть бути пошкоджені, заблоковані або недостатньо підготовлені для перевезення великої кількості людей, що ускладнює організацію безпечних маршрутів та може призводити до заторів і затримок. Важливими ризиками є також можливість нападів або диверсій на евакуаційні маршрути. В умовах повномасштабної війни з російською федерацією ворожі сили можуть намагатися перешкодити евакуації, ставлячи під загрозу життя людей і співробітників правоохоронних органів, що підвищує вимоги до безпеки та контролю на шляхах евакуації. Емоційний стан населення грає важливу роль; під час евакуації люди можуть відчувати стрес, паніку або страх, що може призвести до непередбачуваних ситуацій, затримок або навіть бунтів. Поліція і рятувальні служби повинні бути готові до таких проявів і мати навички для їх ефективного вирішення. Таким чином, основні труднощі та ризики, пов'язані з евакуацією населення, вимагають чіткої координації дій між різними службами, належної підготовки інфраструктури та психологічної підтримки для населення, щоб забезпечити безпечний і ефективний процес евакуації. Основні завдання поліції під час евакуації населення в умовах воєнного стану полягають у забезпеченні безпеки, порядку та координації дій усіх учасників процесу. По-перше, поліція відповідає за контроль за дотриманням правопорядку на евакуаційних маршрутах, що включає регулювання руху транспорту і пішоходів, а також запобігання паніці серед населення. Це забезпечує організованість евакуації та знижує ризик виникнення небезпечних ситуацій. По-друге, правоохоронці беруть участь у формуванні і перевірці гуманітарних конвоїв, забезпечуючи охорону вантажів та транспорту, які перевозять евакуйованих. Вони контролюють проходження конвоїв через контрольні пункти, що допомагає уникнути можливих нападів і забезпечує безпечне переміщення людей. Третє завдання полягає в наданні допомоги вразливим групам населення, таким як діти, літні люди та особи з інвалідністю, які потребують особливої уваги під час евакуації. Поліція організовує спеціальні маршрути та забезпечує підтримку цих груп на всіх етапах процесу. Крім того, важливим аспектом роботи поліції є психологічна підтримка населення, що переживає стресові ситуації. Поліцейські повинні бути готові надати інформацію, роз'яснити порядок дій під час евакуації та заспокоїти людей, які відчувають страх або тривогу.

Нарешті, поліція взаємодіє з іншими службами, такими як рятувальні, медичні та адміністративні органи, для забезпечення комплексного підходу до організації евакуації. Усі ці завдання є критично важливими для забезпечення безпечної та ефективної евакуації населення в умовах надзвичайних ситуацій. Заходи щодо запобігання злочинам на евакуаційних шляхах є критично важливими для забезпечення безпеки населення під час масового переміщення. Поліція повинна забезпечити постійний моніторинг ситуації на евакуаційних маршрутах шляхом патрулювання, що дозволяє оперативно реагувати на неправомірні дії, такі як грабежі або напади. Організація контрольних пунктів на ключових ділянках доріг дозволяє перевіряти документи та виявляти підозрілих осіб, забезпечуючи безпечний проїзд гуманітарних конвоїв. Важливо також проводити інформаційні кампанії серед населення, спрямовані на підвищення обізнаності про можливі загрози і правила безпеки під час евакуації. Координація дій з іншими державними органами і розвиток системи зв'язку між правоохоронними органами сприяють оперативному реагуванню на зміну ситуації. В реалізації цих заходів полягає основа для зменшення ризику злочинних проявів на евакуаційних шляхах і забезпечення безпечного процесу переміщення населення. Також потрібно зазначити, що в умовах війни існує проблема з ресурсами та персоналом під час евакуації населення, що може суттєво ускладнити цей процес. Однією з основних труднощів є нестача належної кількості персоналу для забезпечення безпеки і контролю на евакуаційних маршрутах. Поліція може зіткнутися з браком кадрів через підвищене навантаження, що виникає внаслідок масового переміщення населення. Це може призвести до недостатньої кількості поліцейських для патрулювання та контролю ситуації, що підвищує ризики виникнення злочинних проявів. Крім того, важливою проблемою є недостатність ресурсів для забезпечення проведення евакуаційних заходів. Це включає відсутність технічних засобів, таких як транспортні засоби для перевезення людей, а також обладнання для забезпечення безпеки, наприклад, зв'язку та моніторингу, особливо це стосується тих районів де тривалий час ведуться активні бойові дії, через що значна кількість перерахованої техніки вже була частково пошкоджена або знищена. У разі обмежених ресурсів може бути складно організувати контрольні пункти та інші необхідні елементи інфраструктури, що вплине на загальну ефективність евакуації. Не менш важливим є питання підготовки персоналу. Недостатній рівень навчання або відсутність відповідного досвіду можуть призвести до помилок під час евакуаційних заходів. Поліцейські повинні бути готові не лише до забезпечення порядку, але й до взаємодії з населенням, надання психологічної підтримки та реагування на можливі надзвичайні ситуації. У разі наявності цих проблем з ресурсами та персоналом забезпечення безпеки під час евакуації може виявитися значно ускладненим, що потребує термінового вирішення цих питань. Отже, аналіз ролі поліції у забезпеченні безпеки під час евакуації населення в умовах воєнного стану виявляє низку критичних аспектів. Поліція виконує важливі функції, такі як контроль за дотриманням правопорядку, організація безпечних

евакуаційних маршрутів та надання допомоги вразливим групам населення. Водночас, існують значні виклики, пов'язані з недостатньою кількістю ресурсів, нестачею персоналу та необхідністю підвищення рівня підготовки правоохоронців. Ефективне реагування на масове переміщення населення можливе лише за умови міжвідомчої координації та адекватного забезпечення ресурсами. Важливо, щоб у процесі планування та реалізації евакуаційних заходів поліція отримувала належну підтримку з боку державних органів, а також активно залучала громаду до забезпечення безпеки.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про затвердження Порядку проведення евакуації у разі загрози виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 р. № 841. Дата оновлення: 17.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/841-2013-п#Text> (дата звернення: 20.10.2024).

2. Кодекс цивільного захисту України : Кодекс України від 02.10.2012 р. № 5403-VI. Дата оновлення: 21.09.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text> (дата звернення: 20.10.2024).

#### **Собакарь Андрій Олексійович**

*завідувач кафедри адміністративного права і процесу Дніпровського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор*

### **РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ ТА ЗАГРОЗ СУЧАСНОСТІ**

Транспортна система є ключовим елементом економічної стабільності та національної безпеки будь-якої країни. В Україні ця сфера постала перед численними викликами та загрозами, які створюють суттєві перепони на шляху до сталого розвитку та інтеграції країни в міжнародну спільноту. Серед основних викликів для транспортної системи України можна виділити проблеми, пов'язані з геополітичною ситуацією, станом інфраструктури, недостатністю фінансування, впливом кліматичних змін, проявами пандемії, політичною нестабільністю, а найголовне військовою агресією РФ, що відбувається вже більше десяти років.

Військова агресія з боку Росії має глибокий вплив на транспортну систему України. Конфлікт на сході країни і подальше його поширення призвів до руйнування значної частини інфраструктури, зокрема доріг, залізниць та мостів, що суттєво ускладнило логістичні процеси в регіонах. Крім того, загроза атаки на транспортні об'єкти та критичну інфраструктуру змушує уряд спрямовувати значні ресурси на забезпечення безпеки, що відволікає фінансування від розвитку та модернізації.

Воєнні дії, які відбуваються на території України, спричинили значні руйнування транспорту та інфраструктури. За даними Київської школи економіки, збитки транспортної інфраструктури становлять більше \$40 млрд., а транспортних засобів – більше \$4 млрд. і продовжують зростати. Від початку воєнних дій було зруйновано або пошкоджено понад 30 тисяч кілометрів доріг державного та місцевого значення, 344 мости та мостові переходи, 19 аеродромів, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення (без урахування військових аеродромів). Загальні прямі втрати залізниці оцінюються в \$4,3 млрд. авіаційної галузі – \$2,14 млрд. [1].

Внаслідок російської агресії було пошкоджено близько 33 % транспортної інфраструктури по всій країні, і ця цифра збільшується щодня.

Згідно з даними звіту Світового Банку, за результатами проведення Третьої швидкої оцінки завданої шкоди та потреб на відновлення (The Third Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment, RDNA3), загальна сума збитків, завданих транспортному сектору, станом на 31 грудня 2023 року оцінювалась в 30,5 млрд євро, тоді як потреби в реконструкції та негайному відновленні були оцінені в 66,8 млрд євро. Найбільша концентрація потреб у реконструкції припадає на автомобільні дороги державного значення (29 %), залізничну інфраструктуру, рухомий склад, обладнання та інші активи (24 %) та автомобільні дороги місцевого значення (16 %) [2].

Цілями активних атак стають об'єкти водної, авіаційної, залізничної та іншої транспортної інфраструктури. В цілому за період повномасштабної агресії РФ було пошкоджено або втрачено контроль над 6 тис. км. колій залізниці. За даними Мінінфраструктури, попередній огляд стану доріг у деокупованих регіонах показує, що в середньому постраждали приблизно 10 % доріг від їх загальної кількості в областях, де відбувались бойові дії. За оцінками минулого року, наданими Укравтодором, реконструкція зруйнованих доріг в середньому може обійтися в 29 млн. грн. за 1 км. дороги, або близько \$26,6 млрд. загалом. Якщо врахувати відновлення мостів, то це ще \$1,9 млрд. Слід зазначити, що всі вищезазначені цифри є лише попередніми оцінками. Точно обрахувати розмір збитків можливо тільки після завершення активних бойових дій, коли експерти матимуть безпосередній доступ до об'єктів, щоб оцінити їх технічний стан [3].

Як наслідок, Україна змушена змінювати свою логістику та шукати нові маршрути для експорту продукції, особливо зерна, металів та інших сировинних ресурсів. Це призводить до зростання витрат на перевезення та зниження конкурентоспроможності українського експорту на світовому ринку. Таким чином, подолання наслідків військових дій є одним з головних завдань для відновлення стабільності транспортної системи.

Відіграючи важливу роль у функціонуванні та розвитку держави, транспортна система України забезпечує зв'язок виробництва та споживання, підтримує рух товарно-матеріальних потоків і робочої сили, задовольняє потреби населення в перевезеннях та наданні супутніх послуг. Саме транспортна система країни покликана забезпечувати створення умов для

безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів і вантажів та надання додаткових транспортних послуг, рівень яких ще не зовсім відповідають сучасним вимогам суспільства та стандартам якості, які до них висуваються. Крім того, реалізація ролі транспорту здається значною і в сфері національної безпеки та припускає підвищення його мобілізаційної готовності до роботи в особливих умовах. Підвищення обороноздатності країни і стійкої роботи транспорту в надзвичайних умовах в ході розвитку і вдосконалення транспортної системи передбачає:

- узгодження стратегії розвитку транспортної системи з державною військовою доктриною;
- розвиток систем і об'єктів транспорту, що мають безпосереднє оборонне значення і використовуваних при ліквідації надзвичайних ситуацій;
- встановлення транспортним підприємствам державних оборонних замовлень з фінансуванням за рахунок засобів бюджету і контроль за їх виконанням;
- фінансування з бюджету витрат на транспорт, пов'язаних із забезпеченням обороноздатності країни;
- забезпечення стійкості функціонування засобів інформатизації, зв'язків і управління в особливих умовах [4, с. 170–173].

Економічна нестабільність, викликана війною, світовою пандемією COVID-19 та зростанням інфляції, створює значний тиск на транспортну систему України. Фінансування модернізації та відновлення інфраструктури є обмеженим, а доступ до міжнародних інвестицій часто ускладнений через високий рівень ризику. Низький рівень інвестицій у транспортну галузь призводить до повільного темпу модернізації доріг, залізниць та портів, що впливає на швидкість і ефективність перевезень.

Глобальні зміни клімату також створюють серйозні виклики для транспортної системи України. Крім того, Україна зобов'язана дотримуватися міжнародних екологічних стандартів, які вимагають зменшення викидів від транспорту. Це зобов'язує країну модернізувати автопарк, переходити на екологічно чисті види транспорту, такі як електромобілі, та впроваджувати системи енергозбереження на транспортних об'єктах. Такі заходи є не лише вимогою міжнародних зобов'язань, але й необхідними для збереження здоров'я населення та захисту довкілля.

У сучасному світі технологічні інновації швидко змінюють способи управління транспортною системою. Це стосується розвитку інтелектуальних транспортних систем, автоматизації процесів та впровадження цифрових рішень для підвищення ефективності логістичних ланцюгів. Україна повинна інтегрувати сучасні технології для покращення управління транспортними потоками та підвищення безпеки на дорогах. Проте, процес цифровізації стикається з низкою проблем, таких як недостатність інфраструктури, низька цифрова грамотність працівників та обмежений доступ до сучасних технологій через фінансові бар'єри. Впровадження системи «розумних доріг» та автоматизованого контролю за станом інфраструктури може стати ключовим

кроком до подолання цих викликів. Це сприятиме зменшенню витрат на обслуговування інфраструктури та підвищить її безпеку.

Відтак, в сучасних умовах транспортна галузь стикається з численними глобальними викликами, які ускладнюють її розвиток та вимагають нових підходів до управління транспортною інфраструктурою, серед яких:

- розвиток інтермодальних перевезень, що мають переваги з точки зору охорони довкілля, економіки і торгівлі, задоволення інтересів населення у перевезенні пасажирів і вантажів тощо;

- формування набору організаційних і правових заходів, які сприятимуть залученню прямих іноземних інвестицій у процес відновлення транспортної інфраструктури України після завершення активних бойових дій. До цих заходів слід включити податкові пільги та гарантії безпеки капіталовкладень для закордонних інвесторів. Запровадити міжнародний громадський фонд для відновлення транспортної інфраструктури України, який би об'єднав міжнародну фінансову допомогу та спрямовував кошти на реалізацію ключових проектів у транспортному секторі;

- залучення приватного капіталу через державно-приватне партнерство. Міжнародний досвід, зокрема Великобританії, вказує на те, що форма співпраці є ефективною моделлю для фінансування великих інфраструктурних проектів. Наприклад, використання концесійних договорів дозволяє залучати приватні компанії для будівництва та обслуговування об'єктів інфраструктури з мінімальними витратами для держави. В Україні, однак, ця модель ще потребує адаптації та вдосконалення нормативно-правової бази, яка б сприяла більш активному залученню інвестицій;

- використання інноваційних технологій у транспорті, таких як автоматизовані системи управління рухом, GPS-моніторинг, безпілотні системи контролю руху та стану транспортної інфраструктури, що можуть значно підвищити ефективність транспортної системи України. Зокрема, створення транспортно-логістичних центрів, які вже діють у Європі та США, дозволить інтегрувати різні види транспорту в єдину мережу. В Україні відсутність належної логістичної інфраструктури ускладнює ефективне використання транзитного потенціалу, що є важливим напрямом для подальшого розвитку країни.

Транспортна система України стикається з численними глобальними викликами, які ускладнюють її розвиток та створюють загрози для стабільності економіки країни. Військовий конфлікт, економічна нестабільність, кліматичні зміни та технологічні бар'єри вимагають комплексного підходу до їх подолання. Для цього необхідно залучити міжнародну допомогу, впроваджувати сучасні технології та здійснювати реформи в сфері управління інфраструктурою. Лише так Україна зможе зміцнити свою транспортну систему, забезпечити її стійкість та стати на шлях сталого розвитку в умовах глобальних викликів.

### **Список використаних джерел:**

1. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. Березень 2023. URL: [https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR\\_Feb23\\_FINAL\\_Damages-Report-1.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf) (дата звернення: 04.11.2024).
2. Проєкт Національної транспортної стратегії. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Додаток\\_1\\_2\\_Проєкт\\_Національної\\_транспортної\\_стратегії\\_України.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Додаток_1_2_Проєкт_Національної_транспортної_стратегії_України.pdf) (дата звернення: 04.11.2024).
3. Нові та старі виклики. Як тримається українська інфраструктура під час війни. URL: <https://eba.com.ua/novi-ta-stari-vyklyky-yak-trymayetsya-ukrayinska-infrastruktura-pid-chas-vijny/> (дата звернення: 04.11.2024).
4. Локотецька О. В. Роль транспортної галузі в системі економічної безпеки держави. *Бізнесінформ*. 2012. № 9. С. 170–173.

### **Сюравич Валерій Григорович**

*старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем державотворення та правозастосування навчально-наукового інституту права та психології Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук*

## **СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ**

Україна є однією з найбільш небезпечних країн у світі для учасників дорожнього руху. За роки незалежності на її дорогах трапилось понад 1,2 млн дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло близько 200 тис. і травмовано більше ніж 1,3 млн осіб, третина з яких – дитина або молода людина віком від 5 до 29 років. З огляду на це важливого значення набувають проблеми вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та пошуку нових моделей такого регулювання [1, с. 158].

Велика кількість транспортних засобів є невід’ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян [2, с. 331]. Постійне зростання дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров’я України [3, с. 29].

На слушну думку науковців, забезпечувати безпеку дорожнього руху на міжнародному рівні покладають на себе також такі організації, як Міжнародна організація з безпеки дорожнього руху (PRI) та Європейська комісія. Саме Європейською комісією розробляються цілісні засади транспортної політики на рівні ЄС та інноваційні підходи щодо логістики на території країн – членів [4].

Відповідно доповіді ВООЗ, до участі у вирішенні проблем ДТП на національному рівні мають долучитися організації державного і суспільно-

громадського сектору. У низки європейських країн регулювання в забезпеченні безпеки та порядку дорожнього руху здійснюється профільними міністерствами (Великобританія, Україна). Але, на наше переконання, поруч з усталеними державними органами, у цій сфері потрібно застосовувати досвід міжвідомчих агенцій, які виконують дорадчу та консультативну функцію і перебувають у тісній кооперації з міністерствами та відповідними державними органами [3, с. 29–30].

Одним з головних суб'єктів спеціального запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням виступають підрозділи Національної поліції України, зокрема Департаменту патрульної поліції, які регулюють дорожній рух та здійснюють контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також правовиховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення [1, с. 161].

За результатами проведеного Національною поліцією України аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме: 1) порушення правил маневрування – 22 %; 2) перевищення безпечної швидкості – 34 %; 3) недотримання дистанції – 8 %; 4) порушення правил проїзду перехрестя – 8 %; 5) керування транспортним засобом у нетверезому стані – 3,23 %; 6) виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35 %; 7) порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 % [5].

Позитивним кроком на шляху до врегулювання проблеми покращання безпеки дорожнього руху в Україні є схвалення Кабінетом Міністрів України Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, затвердженої розпорядженням Кабінету міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. [6]. Метою Стратегії є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі.

Значна частина Стратегії [5] стосується проведення масової роз'яснювальної роботи. Але як, показав аналіз ефективності вжитих заходів та статистика ДТП, дані заходи є вкрай неефективними.

Тому пропонується посилити контроль за дотриманням водіями ПДР шляхом запровадження засобів телематики, які б фіксували ці порушення та каналами передачі даних надавали страховикам та правоохоронним органам [5].

Враховуючи постійне зростання дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них, на наше переконання, для зменшення аварійності на дорогах потрібно здійснити деякі заходи.

1. Максимально покращити діяльність у великих містах спеціально уповноважених служб, покликаних евакуйовувати транспортні засоби, які



порушують вимоги п. 15.9 Правил дорожнього руху [6], а саме «**Зупинка забороняється**»: б) на трамвайних коліях; г) на пішохідних переходах і **ближче 10 м** від них з обох боків; г) на перехрестях та **ближче 10 м** від краю перехрещуваної проїзної частини; д) у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини і транспортним засобом, що зупинився, **менше 3 м**; е) **ближче 30 м** від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – **ближче 30 м** від дорожнього знака такої зупинки з **обох боків**; ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився; з) у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки; и) **ближче 10 м** від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду. Адже водії-порушники, паркуючи свої авто у заборонених Правилами місцях, перекривають видимість для руху інших авто, а також пішоходів, тим самим створюючи небезпечні аварійні ситуації, які призводять до тяжких наслідків. А у нас на дорогах, зокрема у місті Києві часто можна побачити припарковані авто навіть у дві смуги. Часто є випадки агресивної поведінки водіїв-порушників на справедливих зауваження інших учасників руху щодо порушень.

І головне, евакуйовувати авто порушників на штраф майданчики потрібно незалежно від статків порушників, від марки авто. З життєвого досвіду автора, іноді порушників з перерахованих у п. 15.9 Правил дорожнього руху, якщо авто вище середнього і особливо бізнес класу частіше всього не евакуйовують.

2. Враховуючи невчасне реагування на порушення Правил дорожнього руху відповідних служб, як пропозиції до законодавства та впровадження в практику діяльності поліції та дорожніх служб, потрібно б було передбачити не лише автофіксацію порушень дорожнього руху стаціонарними спеціальними фото та відео приладами, а із застосування безпілотних літальних апаратів, а за допомогою інформації громадян як свідків даних порушень, які б могли б за допомогою відео та фото фіксації передавати дану інформацію з реєстрацією на спеціальному сайті суду, та подальшим громадським контролем на цьому сайті за прийнятими судом рішеннями щодо порушників. Ці фіксації повинні стосуватися будь-яких порушень Правил дорожнього руху і можуть бути зроблені як за допомогою відеореєстратора, так і будь-якого іншого приладу.

Особливої актуальності щодо фіксації порушення Правил дорожнього руху, на нашу думку, має набути застосування безпілотних літальних апаратів. Враховуючи військову агресію проти нашої країни, цей метод фіксації порушень правил дорожнього руху може бути використано як сфера майбутньої зайнятості військових спеціалістів з даної галузі, які повертаються з пораненнями. Та й взагалі військовий досвід наших захисників та захисниць, свідчить про майбутнє широке застосування безпілотних літальних апаратів у правоохоронній діяльності.

3. Також серед заходів підвищення рівня безпеки дорожнього руху вкрай важливим серед них є використання спеціальних засобів щодо визначення наркотичного сп'яніння відразу ж на місці зупинки авто поліцейськими, без

доправлення до лікарень для експертизи, як це практикується правоохоронними органами в Канаді, які отримали дозвіл використовувати стандартизований польовий тест на тверезість (SFST) та оцінку розпізнавання наркотиків (DRE). Так з червня 2018 року в результаті законопроекту С-46 поліція Канади може вимагати зразок ротової рідини на затвердженому обладнанні для перевірки наркотиків на узбіччі дороги. Перевірку наркотиків тепер дозволено використовувати як додатковий інструмент для правоохоронних органів [7].

4. Однією з важливих змін до законодавства з безпеки дорожнього руху, на наше переконання, повинно стати законодавче закріплення як самих транспортних засобів на електродвигунах (електросамокати, сідвеї, моноколеса та інші), так і щодо їх безпечного руху по дорогах загального призначення, або спеціально відведених для них доріжок, а не по пішохідних доріжках, як їх використовують їх власники. Оскільки за порушення Правил дорожнього руху власниками транспортних засобів на електричних двигунах не передбачено відповідальності, хоча дуже часто вони створюють небезпеку для пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

5. Сьогодні дуже актуальною, на нашу думку, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та пасажирів, є запровадження підвищеного контролю за дотриманням Правил водіями маршрутних таксі, зокрема запровадження безготівкового розрахунку на усіх маршрутних таксі громадського транспорту, щоб водій не відволікався від руху.

6. Ще однією новацією у сфері безпеки дорожнього руху повинно стати якнайшвидше урегулювання всіх питань щодо розмитнення та перереєстрацію автомобілів на європейських номерах (так званих «євро бляхах»), оскільки водії на незареєстрованих номерах після вчинення дорожньо-транспортні пригод, можуть уникнути відповідальності. При цьому питання щодо розмитнення та перереєстрацію автомобілів на європейських номерах повинні бути вирішені враховуючі насамперед інтереси водіїв, тобто зменшення часу та ціни розмитнення.

7. Цікавим є досвід ЄС у впровадженні сучасних автоматизованих систем управління дорожнім рухом. Зокрема, сучасні системи керування трафіком засновані на передових технологіях, які використовуються для контролю за рухом транспорту. Дані збираються та можуть використовуватися для швидкого та ефективного реагування на різні проблеми та інциденти. Дані також використовуються для управління дорожніми послугами, що скорочує раптові потреби в обслуговуванні та полегшує оцінку витрат [8; 9, с. 18–19].

8. Заслужує уваги сучасна система управління дорожнім рухом Скоп'є (Республіки Північна Македонія). Система контролює сигнали про рух транспорту на 90 перехрестях по місту. Вона використовує 900 детекторів індуктивного циклу, 50-кілометрову волоконно-оптичну кабельну мережу, моніторинг трафіку відеоспостереження з 50 камерами та п'ять накладних змінних повідомлень для контролю за рухом у місті. Вона також контролює екологічний вплив трафіку за допомогою трьох датчиків, які вимірюють якість повітря на різних перехрестях [10].

Підводячи підсумок нашому дослідженню можна дійти таких висновків.

Враховуючи велику кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них, що впливає на економіку та сферу охорони здоров'я, проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни.

Спираючись на досвід інших держав та підлаштовуючи його під вітчизняне правове поле, Україна може випрацювати комплекс підходів та заходів щодо розв'язання та поліпшення проблематики безпеки дорожнього руху.

Запровадження позитивного досвіду зарубіжних країн в діяльність підрозділів Національної поліції України дозволить подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, вдосконалити нормативно-правове регулювання безпекою дорожнього руху, підвищити рівень дорожньої дисципліни і водійської майстерності та координацію заходів державних суб'єктів безпеки дорожнього руху.

### **Список використаних джерел:**

1. Сюравич В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.

2. Сюравич В. Г. Заходи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Відбудова транспортної інфраструктури України: зб. матеріалів Всеукр. наук. конф. здобувачів освіти і молодих вчених (м. Київ, 21 червня 2023 р.)*. Київ : Нац. транспортний ун-т, 2023. С. 331–334.

3. Костюк В. Л., Сюравич В. Г. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху: інформаційно-аналітичний огляд. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. 51 с.

4. Сітенко О. М. Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні: посібник. URL: <https://goo.gl/FVtupx> (дата звернення: 30.10.2024).

5. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

6. Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 14.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p#Text> (дата звернення: 30.10.2024).

7. Frequently Asked Questions – Drug-Impaired Driving Laws Why did drug-impaired driving laws need to be strengthened? (Закони про водіння транспортними засобами в умовах наркоманії)

URL: <https://www.justice.gc.ca/eng/cj-jp/sidl-rlcfa/qa2-qr2.html> (дата звернення: 30.10.2024).

8. Trafficcontrolsystems / Telematics / Roads&Tunnels / Caverion. URL: <https://www.caverion.com/disciplines/automation/traffic-control-systems> (дата звернення: 30.10.2024).

9. Костюк В. Л., Жук О. М. Світова практика діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: аналітичний огляд. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2017. 30 с.

10. EUROCITIES smart cities: Automated traffic management in Skopje / EUROCITIES.eu. URL: <http://www.eurocities.eu/eurocities/allcontent/EUROCITIES-smart-cities-Automated-traffic-management-in-Skopje-WSPO-AANCW4> (дата звернення: 30.10.2024).

**Тімчак Анастасія Русланівна**

*курсантка III курсу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Кривонос Максим Васильович**

*доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції (науковий керівник)*

## **АНАЛІЗ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ПРАКТИКИ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Роль правоохоронних органів у забезпеченні безпеки дорожнього руху є надзвичайно важливою. Вони виступають як регулятори, контролери та гаранти дотримання правил дорожнього руху. Їхні дії безпосередньо впливають на кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), рівень травматизму та смертності на дорогах.

Безпека дорожнього руху є комплексною проблемою, яка вимагає спільних зусиль держави, правоохоронних органів, громадських організацій та кожного учасника дорожнього руху. Правоохоронні органи відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки на дорогах, але для досягнення відчутних результатів необхідно вирішити низку проблемних питань, пов'язаних з належним фінансуванням, подоланням корупції, правильною кваліфікацією діянь тощо [1].

Вважаю, що смертність і високий травматизм на дорогах є тими системними проблемами, які потребують посиленої уваги і найскорішого вирішення. Для цього потрібна комплексна державна стратегія та співпраця різних об'єднань громадського суспільства, а не окремі нічим не підкріплені ініціативи.

Вважаємо за доцільне зауважити, що Європейська рада з безпеки дорожнього руху, підкреслює важливість ефективного поліцейського контролю за дотриманням правил дорожнього руху (далі – ПДР), вказуючи на ряд ключових факторів для його успішності, це включає в себе:

- 1) достатність публічності;
- 2) непередбачуваність місць здійснення поліцейського контролю;
- 3) спрямованість на зменшення порушень, які безпосередньо впливають на аварійність та серйозність травм (наприклад, перевищення швидкості, водіння в стані сп'яніння, ігнорування використання ременів безпеки, проїзд на заборонений сигнал світлофора, користування мобільними телефонами під час руху);
- 4) здійснення посиленого поліцейського контролю в місцях з високою концентрацією ДТП та в періоди найбільш активного дорожнього трафіку;
- 5) супроводження поліцейського контролю суворими санкціями, які є ефективними, пропорційними і переконливими (наприклад, високі штрафи, направлення на повторне проходження навчання, проходження програми реабілітації для водіїв у стані сп'яніння).

Задля підвищення рівня безпеки на дорогах крім вдосконалення правових норм потребує посилення інноваційна складова у проектах розвитку транспортно-дорожнього комплексу, максимальне поліпшення візуального орієнтування водіїв транспортних засобів, особливо в нічний час доби тощо. Досвід європейських країн засвідчує, що поєднання різних підходів дозволяє ефективно вирішувати наявну проблему аварійності та знизити дорожньо-транспортний травматизм [2].

Підводячи короткі підсумки відзначимо, що для ефективного вирішення наявних проблемних питань у сфері безпеки дорожнього руху недостатньо лише реформувати окремі напрями діяльності поліції, доцільно також впровадити комплекс заходів, якій буде включати:

- 1) тісну співпрацю з іншими зацікавленими сторонами. Аналіз досвіду європейських країн вказує на перспективність таких підходів, як активне використання сучасних ІТ-технологій для просування культури безпечного водіння серед населення;
- 2) проведення постійної профілактичної роботи серед громадян, спрямованої на підвищення обізнаності щодо юридичних наслідків порушення правил дорожнього руху;
- 3) розробку інженерних та технологічних проектів післявоєнного відновлення інфраструктури з урахуванням вимог безпеки дорожнього руху, якщо це дозволить закласти міцний фундамент для безпечної та ефективної транспортної системи у майбутньому.

Отже, незважаючи на зусилля правоохоронних органів, рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні залишається неприпустимо високим. Це свідчить про необхідність кардинальних змін у підходах до забезпечення безпеки на дорогах. Орієнтуючись на передові світові стандарти державі Україні слід вже сьогодні запроваджувати сучасні практики підвищення

безпеки дорожнього руху та зниження дорожньо-транспортного травматизму у спосіб розробки власної безпекової стратегії на дорозі, враховуючи виклики сьогодення.

#### **Список використаних джерел:**

1. Деркач Е. М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. *Право і суспільство*. 2017. № 4. С. 76–83. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/4\\_2017/part\\_1/16.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2017/4_2017/part_1/16.pdf). (дата звернення 04.11.2024).

2. Бенца К. К. Профілактика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: світовий досвід та перспективи його використання в Україні : дис. д-ра філософії за спеціальністю 081 «Право». ДВНЗ «Ужгородський національний університет». Ужгород, 2023. 216 с. (дата звернення 04.11.2024).

#### **Ткач Антоніна Володимирівна**

*студентка IV курсу Сумської філії Харківського національного університету внутрішніх справ*

#### **Лук'янов Микола Олександрович**

*старший викладач кафедри соціально-економічних дисциплін Сумської філії Харківського національного університету внутрішніх справ (науковий керівник)*

### **ЕКОНОМІЧНІ НАСЛІДКИ ПЕРЕХОДУ НА СТАЛУ МОБІЛЬНІСТЬ**

Перехід на сталу мобільність – це глобальний тренд, який передбачає переорієнтацію транспортних систем з фокусу на приватних автомобілях на більш екологічні та ефективні рішення, такі як громадський транспорт, велосипедна інфраструктура та електромобілі. Для України, як і для багатьох інших країн, цей перехід має значний потенціал для економічного зростання, створення нових робочих місць та підвищення конкурентоспроможності.

Перехід на сталу мобільність потребує значних інвестицій. Це стосується як державних, так і приватних коштів. Розвиток сталої мобільності передбачає комплекс заходів, спрямованих на оновлення транспортної інфраструктури та впровадження сучасних технологій. Будівництво нових ліній метро, трамваїв, тролейбусів, велодоріжок та зарядних станцій для електромобілів, а також закупівля сучасного рухомого складу сприяють створенню комфортної та екологічно чистої транспортної системи. Паралельно з цим, активне впровадження цифрових технологій, таких як системи керування рухом, мобільні додатки та безконтактна оплата проїзду, робить пересування містом більш зручним та ефективним. Підтримка вітчизняного виробництва

електромобілів та акумуляторів стимулює розвиток національної економіки та сприяє енергетичній незалежності країни [1].

Інвестиції в сталу мобільність не лише сприяють розвитку інфраструктури, але й стимулюють економічне зростання. Вони створюють попит на товари та послуги, пов'язані з транспортом, енергетикою та будівництвом. Перехід на сталу мобільність створює нові робочі місця в різних секторах економіки.

Розвиток сталої мобільності створює нові можливості на ринку праці. Будівництво нової транспортної інфраструктури потребує залучення будівельників, інженерів та техніків. Паралельно зростає попит на фахівців у виробництві екологічно чистих транспортних засобів, таких як електромобілі та велосипеди. Сфера послуг також відчуває значний поштовх: розвиток громадського транспорту, мережі зарядних станцій та систем прокату велосипедів створює нові робочі місця. Крім того, цифровізація транспортної галузі потребує фахівців у сфері ІТ, таких як розробники програмного забезпечення та спеціалісти з даних. Загалом, розвиток сталої мобільності сприяє зниженню рівня безробіття, підвищенню доходів населення та зміцненню соціальної стабільності [2].

Також, слід уточнити з приводу переходу на сталу мобільність так, як це має позитивний вплив на ВВП. Вони стимулюють зростання ВВП за рахунок збільшення інвестицій, створення нових робочих місць та підвищення продуктивності підприємств. Покращення транспортної інфраструктури та зниження транспортних витрат сприяють економічному зростанню. Паралельно з цим, сталий транспорт сприяє поліпшенню якості повітря та умов життя, що призводить до зниження витрат на охорону здоров'я і, як наслідок, підвищення добробуту населення.

Перехід на сталу мобільність – це не лише екологічний, але й економічний вибір для України. Інвестиції в сталу мобільність створюють нові робочі місця, стимулюють економічне зростання та підвищують конкурентоспроможність країни. Для успішної реалізації цієї стратегії необхідна комплексна підтримка з боку держави, бізнесу та громадськості.

### **Список використаних джерел:**

1. Наукове дослідження з Інформаційного ресурсу про Європейський зелений курс і Україну. URL: <https://greentransform.org.ua/za-staloyu-ta-rozumnoyu-mobilnistyu-majbutnye-transportnogo-sektoru-yes/> (дата звернення: 28.10.2024).

2. Прокопенко В. Розвиток сталої мобільності: кращі практики міст України 2020: ГО «Центр екологічних ініціатив «Екодія». URL: <https://ecoaction.org.ua/rozvytok-staloi-mobilnosti.html> (дата звернення: 28.10.2024).

**Тодераш Володимир Дмитрович**

заступник директора Чернівецького науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України

## **ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ПДР УКРАЇНИ – ЗАХОДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ**

Під час досудового розслідування та судового слідства справ по дорожньо-транспортним пригодам (далі – ДТП) виникає необхідність про призначення автотехнічної експертизи обставин та механізму дорожньо-транспортних пригод. Розглядаючи такий вид події як наїзд на пішохода, який рухався у поперечному напрямку (справа або зліва), експерт досліджує технічну можливість у водія уникнути наїзду на пішохода шляхом зміни темпу руху автомобіля, зокрема шляхом гальмування або маневру, при цьому останнє не є доцільним, оскільки рухомий пішохід створює «небезпеку для руху», і маневрів не передбачає, що наведено у вимогах пункту 1.10 ПДР.

Крім цього, дії водія щодо такої небезпеки регламентуються вимогами пункту 12.3 ПДР *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 безпечною для інших учасників руху об'їзду перешкоди.*

При проведенні дослідження, експертом в окремих випадках може бути прийнята менша швидкість руху транспортного засобу, ніж та яка була дійсна за обставин пригоди. Чи вона обмежується? Відповісти на це запитання можна, проаналізувавши процес керування транспортним засобом в різних дорожніх умовах та дорожньої обстановки. **Відповідно до технічних вимог ПДР та методик експертного дослідження обмеження максимальної швидкості в загальному приймається: 1) 12.1 ПДР** – під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен ураховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним; **2) 12.2 ПДР** – у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги; **3) 12.4 – 12.9 ПДР.**

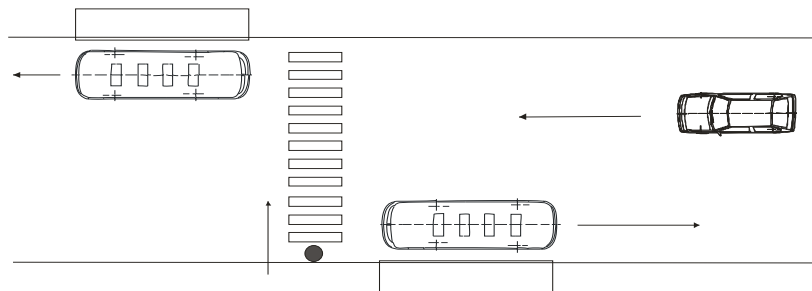
Якщо вимоги ПДР вказаних у пункті 3) обмежують швидкісний режим ТЗ конкретно до відповідної швидкості (незмінна), то вимоги ПДР, вказані у пунктах 1-2), потребують додаткового експертного дослідження, виходячи із особливості конкретних дорожніх умов, дорожньої обстановки, транспортного засобу тощо.

В загальному відомо, що водій керуючи транспортним засобом із швидкістю яка є дозволеною на даній ділянці дороги (наприклад 50 км/год – населений пункт п.п.12.4 ПДР), може перевищувати допустиму (безпечну), наприклад в залежності від видимості дороги в темну пору доби, так же само при проїзді утруднених ділянок дороги, наприклад заокруглень.



Але хотілось би звернути увагу на те, що в практиці проведення експертних досліджень не зустрічається можливість обмеження швидкості руху транспортного засобу, в залежності від дорожньої обстановки та ситуації, про що зазначено у п. п. 1.10 ПДР – «дорожня обстановка... наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків...)».

**Розглянемо приклад:** автомобіль ВАЗ-2109, у світлу пору доби, рухається в межах населеного пункту із дозволеною швидкістю 50 км/год, відбувається наїзд на пішохода, в межах нерегульованого пішохідного переходу, який позначений відповідними знаками та розміткою. Однак особливістю є те, що пішохідний перехід перебуває між наявними позначеними зупинками загального міського транспорту, розташованими з обох протилежних країв проїзної частини дороги, на яких перебувають маршрутні транспортні засоби, що здійснюють посадку (висадку) пасажирів. → (п. п. 1.10 ПДР – «дорожня обстановка... наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху»).



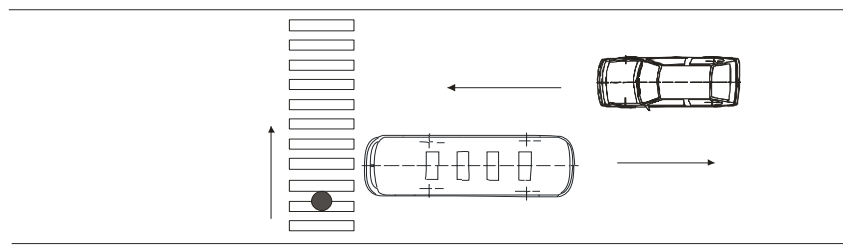
Таке розташування пішохідного переходу ні в якій мірі не сприяє забезпеченню безпеки для руху, однак така обстановка в реальності існує.



Фотоілюстрації 1-2: Зображення ділянки дороги із пішохідним переходом між двома зупинками громадського транспорту.

**Розглянемо наступний приклад:** автомобіль ВАЗ-2109, у світлу пору доби, рухається в межах населеного пункту із дозволеною  $V_a=50$  км/год, відбувається наїзд на пішохода (рух зліва направо) в межах нерегульованого пішохідного переходу, який позначений відповідними знаками та розміткою. Однак особливістю є те, що наближаючись до пішохідного переходу, на смузі зустрічного руху в зустрічному напрямку рухався мікроавтобус, водій якого не

надавши перевагу пішоходу проїхав пішохідний перехід, швидкість руху якого була достатньо меншою від швидкості руху автомобіля ВАЗ-2109.



Згідно загальних наведених положень, відповідно до рекомендацій щодо виникнення небезпеки для руху, такий момент настає в момент виходу пішохода на проїзну частину дороги по нерегульованому пішохідному переході. Що регламентується вимогами п.18.1 та 18.4 ПДР.

В даному випадку, водій автомобіля міг не мати можливості спостерігати момент вступу пішохода на проїзну частину, і не виключно останній міг ще певну відстань подолати на зближення і транспортним засобом поза межами поля зору водія останнього. Вказаний пункт зосереджує на конкретну ситуацію про рух транспортних засобів по суміжних смугах, в одному попутному напрямку.

**Одним із прикладів** можна прийняти до уваги наступне: згідно вищевказаних пунктів ПДР, при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу, коли пішохід завершує перехід проїзної частини, а інших пішоходів на переході немає, водій може продовжити рух через пішохідний перехід без зниження швидкості або зупинки.

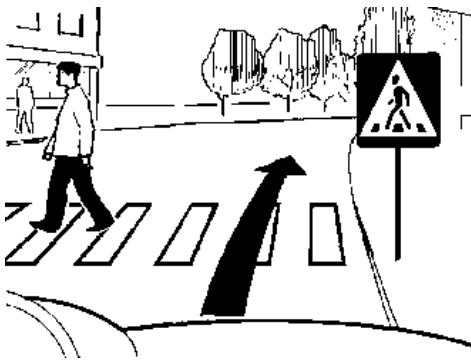
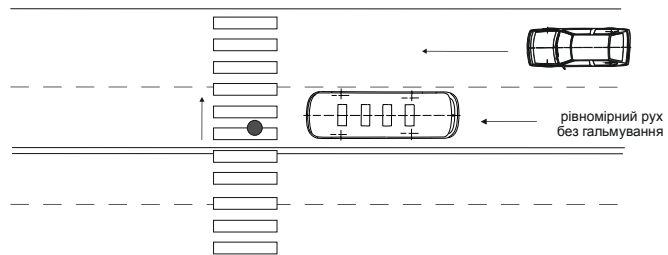


Рисунок до п. 18.1 ПДР: випадок, коли можливий рух транспортного засобу через пішохідний перехід без зниження швидкості (гальмування, зупинки)



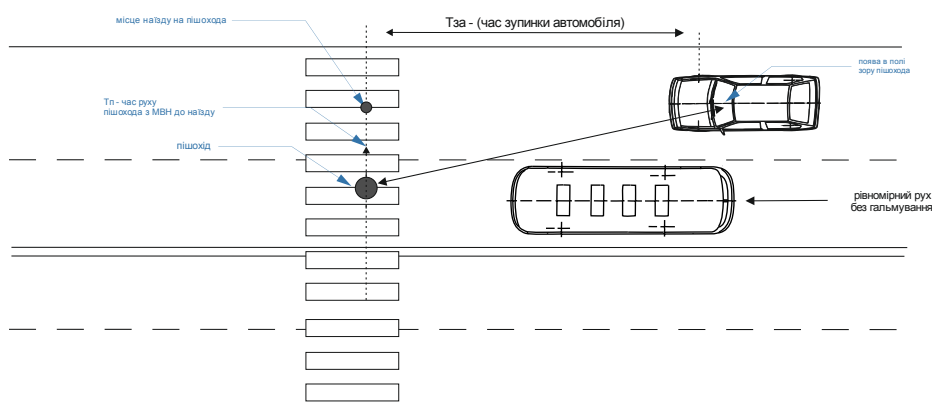
Фотоілюстрація 3: Зображення ділянки дороги із пішохідним переходом та наявною перешкодою (попутний транспортний засіб).

В даному випадку, автомобіль ВАЗ-2109, у світлу пору доби, рухається в межах населеного пункту із дозволеною швидкістю 50 км/год, при цьому відбувається наїзд на пішохода, який рухався в поперечному напрямку, в межах нерегульованого пішохідного переходу, який позначений відповідними знаками та розміткою. Однак особливістю є те, що автомобіль ВАЗ-2109, рухався в крайній правій смузі наближаючись до пішохідного переходу, де також, попереду по суміжній лівій смузі рухався мікроавтобус, швидкість руху якого була достатньо меншою від швидкості руху автомобіля ВАЗ-2109, при цьому водій мікроавтобуса спостерігав рух пішохода, однак швидкість не змінював, розраховуючи на те, що при досягненні ним пішохідного переходу, пішохід звільнить його смугу руху (див. малюнок до п.18.1).

Отже, виходячи із наведеного, момент виникнення небезпеки може бути прийнятий з моменту появи пішохода в полі зору водія, із-за об'єкту, що обмежує оглядовість, але такий підхід суперечить вимогам ПДР, який регламентує рух транспортного засобу на ділянці дороги де наявний нерегульований пішохідний перехід і так же само наведеними рекомендаціями щодо вибору моменту виникнення небезпеки для руху.

В експертній практиці моментом виникнення небезпеки визначається початок необхідних дій водія, спрямованих на запобігання наслідків, однак при цьому вибором безпечної (допустимої) швидкості руху, в залежності від наявності перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків та інше), можна досягти рівня безпеки дорожнього руху при якому забезпечується мінімізація виникнення небезпечної обстановки.

Розглянемо конкретний приклад коли у вищезгаданій ситуації водій автомобіля ВАЗ-2109 був позбавлений можливості уникнення пригоди в обстановці, коли всі учасники цієї дорожньої обстановки діяли у відповідності із вимогами ПДР:



На схемі зображено наближення мікроавтобуса до ділянки нерегульованого пішохідного переходу, водій якого не гальмує оскільки бачить що до моменту досягнення ним вказаного переходу, пішохід безпечно звільнить його смугу руху (див. малюнок до п.18.1 ПДР). Пішохід рухаючись спокійним темпом потрапляє в поле зору водія автомобіля ВАЗ-2109, на відстані яка

потребує більшого часу для гальмування аж до зупинки, ніж час руху пішохода до наїзду, що в даному випадку позбавляє водія можливості уникнення пригоди.

**Дану проблему пропонується вирішити наступними шляхами:**

1) заборона облаштування ділянок пішохідного переходу в місцях, де його видимість на всій ділянці, може бути обмежена перешкодами (зупинка громадського транспорту, будь які споруди, тощо);

2) обов'язкове застосування норм пункту 12.1 ПДР, в частині безпечної (допустимої) швидкості руху ТЗ в залежності від дорожньої обстановки та ситуації (проїзд нерегульованого пішохідного переходу) при наявності перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (вимоги пункту 12.1 ПДР п. п. 1.10 ПДР).

3) внести зміни у розділ 14 ПДР, в частині заборони випередження транспортного засобу перед пішохідним переходом.

**До п. 1)** З практичної точки зору, це стосується повної заборони облаштування нерегульованих пішохідних переходів між зупинками громадського транспорту, або ж навпаки вже на існуючій ділянці пішохідного переходу створювати подібні перешкоди.

**До п. 2)** Норма пункту 12.1 ПДР чітко зазначає на необхідності дотримання безпечної швидкості – **це швидкість руху ТЗ, за якої водій при необхідності, зможе своєчасно прийняти міри для зниження швидкості або ж до повної зупинки ТЗ у разі необхідності, при наближенні до нерегульованого пішохідного переходу, в момент відсутньої можливості спостерігати певну частину ділянки пішохідного переходу (рух ТЗ у суміжній смузі, зустрічній, наявність перешкод які обмежують частину пішохідного переходу, тощо).**

Для прикладу, пропонується аналогічний підхід під час вибору безпечної швидкості ( $V_{аб}$ ) по умовам видимості в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості - чим менша видимість, тим менша швидкість, а в даному випадку чим менша відстань ( $S_{безпечна}$ ) до пішохідного переходу, частина якого не спостерігається, тим менша швидкість ( $V_{аб}$ ).

$$V_{аб} = 3.6 \times J \times T \times \left[ \sqrt{\frac{2 \times S_B}{J \times T^2} + 1} - 1 \right] \text{ км/год}$$

**До п. 3)** У розділі 14 ПДР, доцільно внести зміни щодо заборони випередження транспортного засобу перед пішохідним переходом (ближче ніж за 50 м). Пункт 1.10 ПДР «випередження» - ***рух транспортного засобу із швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, що рухається поряд по суміжній смузі.***

Вказані шляхи підходу дають можливість забезпечити достатньо високу ефективність безпеки та викоренення критичних(або ж конфліктних) моментів створених на ділянці нерегульованих пішохідних переходів, головним принципом якого є збереження найціннішого – життя та здоров'я людини.

### **Список використаних джерел:**

1. Про судову експертизу : Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 28, ст. 232): URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text> (дата звернення: 26.09.2024).
2. Про дорожній рух : Закон України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text> (дата звернення: 26.09.2024).
3. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень. НАКАЗ 08.10.1998 р. № 53/5. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 3.11.1998 р. за № 705/3145. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text> (дата звернення: 26.09.2024).
4. Шевцов С. О., Дубонос К. В. Розслідування обставин дорожньо-транспортних пригод. Харків : «Факт», 2003. 191 с.
5. Основные направления развития автотехнической экспертизы: информационный сборник. Методы экспертного исследования / С. А. Шевцов, К. В. Дубонос ; общ. ред С. И. Перлин. НИЭКЦ при УМВД Украины в Харьковской области, 2006. 316 с.
6. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 09.02.2024. URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-2024-%D0%BF#n2> (дата звернення: 26.09.2024).

### **Трушин Кирило Сергійович**

*студент III курсу факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Юнацький Мар'ян Олегович**

*доцент кафедри цивільно-правових та гуманітарних дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат економічних наук, доцент (науковий керівник)*

## **РОЛЬ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В РОЗВИТКУ СТАЛОГО МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Органи місцевого самоврядування відіграють критичну роль у розвитку сталого міського транспорту, створюючи умови для екологічно чистого, економічно ефективного та соціально доступного пересування в межах міст. Сталий транспорт стає важливим фактором міського розвитку, що сприяє покращенню якості життя, зменшенню забруднення повітря та ефективному використанню ресурсів. Розглянемо ключові аспекти та напрями діяльності

органів місцевої влади, що сприяють розвитку збалансованого міського транспорту.

Першочергове завдання органів місцевого самоврядування у сфері транспорту – розробка та реалізація інфраструктурних рішень. Це включає будівництво та модернізацію доріг, створення велосипедних доріжок, пішохідних зон і спеціальних смуг для громадського транспорту. Доступність і безпека цих інфраструктурних елементів сприяє використанню альтернативних до приватного автомобіля видів транспорту, що зменшує затори та покращує екологічний стан міста. Також важливим аспектом є впровадження інтегрованих транспортних систем, які дозволяють громадянам зручно пересідати з одного виду транспорту на інший [1].

Зростання кількості населення та урбанізація створюють великий попит на якісну інфраструктуру. Тому місцева влада повинна враховувати довгострокові перспективи розвитку транспорту. Наприклад, прокладання нових маршрутів громадського транспорту або будівництво багаторівневих перехресть може сприяти скороченню транспортних заторів та покращенню трафіку в міських умовах.

Сьогодні місцеві адміністрації в багатьох країнах активно сприяють переходу на екологічно чисті види транспорту, що знижує шкідливий вплив на довкілля. Важливими елементами є розвиток електротранспорту (електробуси, електрокари) і стимулювання громадян до використання велосипеда як основного способу пересування на короткі відстані. Наприклад, міста можуть вводити податкові пільги або субсидії для людей, які обирають електромобілі, а також розширювати інфраструктуру зарядних станцій [2].

Ще один популярний екологічний напрямок – розвиток каршерінгу та систем спільного використання транспорту. Каршерінг зменшує кількість приватних автомобілів на дорогах, що сприяє зниженню викидів CO<sub>2</sub> та полегшує навантаження на міську транспортну систему. Органи місцевої влади також можуть запроваджувати обмеження на в'їзд у центральні частини міста для автомобілів із двигунами внутрішнього згоряння, стимулюючи таким чином розвиток громадського транспорту та активну мобільність.

Збільшення доступності громадського транспорту є ще одним важливим напрямком для органів місцевого самоврядування. Для цього необхідно покращувати якість обслуговування, розробляти зручні маршрути, підвищувати частоту рейсів і забезпечувати доступ до громадського транспорту для всіх верств населення, включаючи маломобільні групи.

Також важливим є впровадження цифрових рішень, які роблять громадський транспорт зручнішим для користувачів. Це можуть бути мобільні додатки для розкладу транспорту в реальному часі, можливість безконтактної оплати проїзду, а також інтеграція з іншими транспортними системами (наприклад, оренда велосипедів або скутерів). Такий підхід дозволяє збільшити привабливість громадського транспорту та спонукати мешканців міста відмовлятися від використання приватних автомобілів.

Концепція сталої мобільності включає розвиток різних видів транспорту для досягнення балансу між ними та забезпечення легкого доступу до всіх зон міста. Органи місцевого самоврядування можуть запроваджувати «мобільні хаби», де мешканці міста можуть зручно пересідати з одного виду транспорту на інший (наприклад, з автобуса на велосипед). Інтеграція громадського транспорту з альтернативними видами пересування (велосипеди, електроскутери) дозволяє збільшити варіативність способів пересування містом і зробити це швидше та зручніше.

Також важливим аспектом є створення зон для пішоходів і велосипедистів у міських центрах, що не тільки знижує рівень автомобільного трафіку, але й покращує якість повітря та сприяє соціальній взаємодії. Таким чином, місцева влада створює більш комфортне середовище для мешканців і стимулює їх до використання сталих видів транспорту [2].

Розвиток збалансованого транспорту вимагає значних фінансових ресурсів, тому органи місцевого самоврядування часто залучають бюджетні кошти та інвестиції на фінансування проектів у цій сфері. Вони можуть також застосовувати економічні стимули для бізнесу, який впроваджує екологічно чисті транспортні технології. Наприклад, пільгове оподаткування для компаній, які використовують електротранспорт, або субсидії на створення зарядних станцій. Така підтримка сприяє залученню інвестицій у сферу сталого транспорту і допомагає зробити проекти сталими в довгостроковій перспективі.

Підвищення обізнаності громадян про переваги сталого транспорту є важливою складовою стратегії місцевої влади. Інформаційні кампанії, заходи для популяризації велоруку та громадського транспорту, а також просвітницькі програми можуть підвищити рівень свідомості населення щодо екологічних питань. Наприклад, популяризація велопоходів або заходів із користування громадським транспортом може стимулювати мешканців до переходу на більш екологічно чисті види транспорту.

#### **Список використаних джерел:**

1. Котуха О. С., Чабан О. М. Особливості застосування положень міжнародного договору при регулюванні приватних відносин з іноземним елементом. *Право і суспільство*. 2018. № 6-1. С. 63–68.
2. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навчальний посібник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с.

**Хижня Олександра Олександрівна**

*курсантка III курсу факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Федорчак Ірина Валентинівна**

*викладачка кафедри кримінального права та кримінології факультету № 1 Донецького державного університету внутрішніх справ (наукова керівниця)*

## **ДТП В УКРАЇНІ: АНАЛІЗ ТА ЗАХОДИ ПОЛІЦІЇ**

Одним із ключових напрямків діяльності поліції є забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактика аварій на автомобільному транспорті по всій території країни. В умовах воєнного стану цей напрямок не втрачає своєї значущості, а навпаки, стає ще більш важливим, оскільки рівень дорожньо-транспортного травматизму в Україні залишається стабільно високим.

Так, за чотири місяці 2024 року на вулично-дорожній мережі країни зареєстровано:

- майже 6,5 тисяч ДТП з постраждалими зафіксовано в Україні за 4 місяці 2024 року за даними Департаменту патрульної поліції (ДПП). Це на 6 % більше, ніж за аналогічний період 2023 року. 813 осіб загинуло у цих ДТП. Також суттєво збільшилась кількість ДТП з постраждалими з вини дітей – у 1,4 рази цього року. Найбільше таких ДТП сталося на Львівщині;

- 6 475 ДТП з постраждалими було зафіксовано в Україні за перші чотири місяці 2024 року. Це на 8 % більше, ніж до початку повномасштабного вторгнення;

- майже 6,5 тисяч ДТП з постраждалими зафіксовано в Україні за 4 місяці 2024 року за даними Департаменту патрульної поліції (ДПП). Це на 6 % більше, ніж за аналогічний період 2023 року. 813 осіб загинуло у цих ДТП. Також суттєво збільшилась кількість ДТП з постраждалими з вини дітей – у 1,4 рази цього року. Найбільше таких ДТП сталося на Львівщині;

- 6 475 ДТП з постраждалими було зафіксовано в Україні за перші чотири місяці 2024 року. Це на 8 % більше, ніж до початку повномасштабного вторгнення.

Найбільший приріст ДТП з постраждалими за рік зафіксовано у Херсонській (+ 26 %), Миколаївській (+ 23 %) та Рівненській областях (+ 23 %).

Найбільше людей – 70 % від загальної кількості – загинуло у ДТП через перевищення швидкості (430) та порушення правил маневрування (136).

Варто зазначити, що кількість ДТП з постраждалими за участю дітей зростає рік до року. Так, 956 таких аварій сталося за перші чотири місяці 2024 року – майже на чверть більше, ніж за аналогічний період торік. Найбільше таких ДТП зафіксовано на Львівщині – 115 випадків [1].

Незважаючи на війну, патрульна поліція продовжує боротися за збереження життя на дорогах, впроваджуючи нові підходи до забезпечення безпеки руху.



Так, з 20 березня по 20 квітня 2024 року на території країни проведено «весняно-комісійний огляд автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів». Головною метою огляду є визначення стану експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення), вулиць населених пунктів та залізничних переїздів. Про це повідомляє прес служба патрульної поліції.

Під час обстеження інспектори відділу безпеки дорожнього руху приділяють особливу увагу організації роботи щодо приведення вулично-шляхової мережі в безпечний для руху стан, а саме:

1. ліквідації ямковості;
2. осідань;
3. забезпеченню видимості технічних засобів організації дорожнього руху;
4. облаштуванню місць концентрації дорожньо-транспортних пригод;
5. забезпеченню нормативного освітлення наземних пішохідних переходів;
6. облаштуванню технічними засобами регулювання дорожнього руху.

Результати таких обстежень фіксуються актами, що спрямовані на усунення виявлених під час обстеження недоліків, направленням інформації власникам доріг, врученням вимог (приписів).

У першому кварталі поточного року працівники патрульної поліції організували низку інформаційних заходів для населення, під час яких була проведена роз'яснювальна робота та здійснені такі заходи:

1. просвітницька діяльність щодо безпеки дорожнього руху та дотримання ПДР для користувачів електричних колісних транспортних засобів (електросамокатів, сігвеїв, гіроскутерів), моноколів, роликкових ковзанів, скейтів і велосипедів;
2. ознайомлення пішоходів з Правилами дорожнього руху та заходами безпеки на дорогах, з акцентом на важливість використання світлоповертальних елементів у темний час доби та за умов обмеженої видимості;
3. наголошено на важливості використання ременів безпеки та дитячих крісел, а також на ризиках травмування у разі їх невикористання, із закликом до водіїв і пасажирів пристібатися під час поїздок;
4. проведення тренінгів з надання домедичної допомоги постраждалим внаслідок ДТП.

Крім того, патрульна поліція продовжує здійснювати постійний контроль за дотриманням правил дорожнього руху учасниками. Для цього була відновлена та активно функціонує система автофіксації порушень, за винятком областей, де тривають активні бойові дії.

Дорожньо-транспортний травматизм в Україні залишається серйозною проблемою, що вимагає комплексного підходу до її вирішення. Незважаючи на постійні зусилля правоохоронних органів, зокрема патрульної поліції, для зменшення аварійності, ситуація в країні залишається складною. Серед

основних факторів, які сприяють високому рівню ДТП, можна виділити погіршення стану дорожньої інфраструктури, недотримання правил дорожнього руху водіями, а також зовнішні фактори, зокрема військовий стан, що ускладнює роботу правоохоронців.

#### **Список використаних джерел:**

1. Статистика аварійності за 4 місяці 2024 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka> (дата звернення 10.11.2024).

#### **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*

### **ЕКЗАМЕНАТОРИ СЕРВІСНИХ ЦЕНТРІВ: ВОДІЇ ЧИ ПАСАЖИРИ?**

Євроінтеграційні прагнення України торкаються усіх сфер життєдіяльності та не оминають й процеси підготовки і перепідготовки водіїв транспортних засобів.

У 2013 році у Європейському Союзі почався випуск нових посвідчень водія (driving licence), що стало результатом вступу в дію третьої Директиви про посвідчення водія (№2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 року). Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами (Додаток ХХХІІ до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво») Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства Європейського Союзу. Зокрема Україна зобов'язувалася імплементувати Директиву Ради 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія в частині введення категорій посвідчень водія (стаття 3), умов видачі посвідчень водія (статті 4, 5, 6 та 7), вимог для тестів на отримання посвідчення водія (Додатки II та III). Зазначена Директива встановлює мінімальні вимоги до екзаменаторів. Зокрема екзаменатори, що проводять тест для отримання посвідчення водія, повинні будуть відповідати мінімальним вимогам щодо їх кваліфікації, а також проходити періодичне навчання [1].

Для успішного впровадження міжнародних зобов'язань Україна вдосконалює своє національне законодавство. Так, наказом МВС України від 22.05.2020 № 408 була схвалена нова редакція Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія, якою було запроваджено поняття «екзаменатор». Однак, адміністративно-правовий статус цієї особи наразі залишається

достеменно невизначеним. Згідно із зазначеною Інструкцією, теоретичний іспит для отримання права керування транспортними засобами приймається уповноваженими працівниками територіальних сервісних центрів (далі – ТСЦ МВС), на яких згідно з посадовими обов'язками покладено функції з прийняття іспитів для отримання права керування транспортними засобами (далі – екзаменатор). Практичний іспит приймає екзаменатор, який має посвідчення водія тої категорії транспортних засобів, з якої приймає іспити. Персональний склад екзаменаторів ТСЦ МВС визначається наказом Регіонального сервісного центру МВС [2].

Як бачимо зі змісту Інструкції екзаменаторами в Україні є працівники територіальних сервісних центрів МВС, на яких згідно з посадовими обов'язками покладено функції з прийняття теоретичних та практичних іспитів для отримання права керування транспортними засобами. Тоді як пунктом 18 преамбули Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 року «Про посвідчення водія» аргументовано встановлення мінімальних вимог щодо доступу саме до професії екзаменатора та вимоги щодо підготовки екзаменаторів. На сьогодні Національний класифікатор професій України ДК 003:2010, який затверджений Наказом Держспоживстандарту України від 28.07.2010 № 327 не містить такої професії як екзаменатор (екзаменатори сервісного центру МВС).

Проте найбільшу тривогу викликає статус екзаменатора в процесі дорожнього руху під час приймання практичного іспиту.

Згідно з Правилами дорожнього руху, учасником дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному. Так водієм вважається особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Також водієм є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі. До пасажирів відносять осіб, які користуються транспортними засобами і перебувають у них, але не причетні до керування ними [3].

Зважаючи, що практичний іспит може прийматися як на транспортному засобі ТСЦ МВС, так і закладу, що проводить навчання, на вибір особи, що складає іспит, екзаменатор має різний статус як учасник дорожнього руху.

У разі приймання практичного іспиту на транспортному засобі закладу на сидінні, з якого здійснюється доступ до дублюючих механізмів керування гальмовою системою та трансмісією транспортного засобу, перебуває спеціаліст з навчання керуванню транспортними засобами такого закладу. Саме цей спеціаліст вважається водієм в розумінні Правил дорожнього руху, адже саме він навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі. Екзаменатор у такому випадку розташовується на іншому сидінні таким чином, щоб мати можливість контролювати дії особи, що

екзаменується, та спеціаліста закладу і до процесу керування транспортним засобом недотичний, отже є пасажиром.

Під час проведення практичного іспиту на транспортному засобі ТСЦ МВС екзаменатор перебуває у транспортному засобі поруч з особою, що екзаменується, контролює правильність виконання вправ та фіксує помилки в екзаменаційному листі. Проте ці дії екзаменатора навряд чи можна вважати навчанням керуванню транспортним засобом. Однак і визнавати екзаменатора пасажиром також неможна, адже він має можливість та зобов'язаний втручатися в управління транспортним засобом для запобігання аварійно-небезпечній ситуації та/або дорожньо-транспортній пригоді. Отже, в такому випадку відбувається юридичний казус, коли транспортний засіб рухається без водія. Особа, яка складає практичний іспит не є водієм, адже не має посвідчення водія, хоча й керує на законних підставах, а екзаменатор не може вважатися водієм з наведених вище причин.

Така колізія створює не лише теоретичну дилему, а й має вагоме практичне значення під час визначення суб'єкта адміністративної, кримінальної та цивільної відповідальності. Адже саме водії транспортних засобів, як учасники дорожнього руху, можуть бути притягнуті до юридичної відповідальності за вчинені протиправні діяння у сфері безпеки дорожнього руху.

#### **Список використаних джерел:**

1. Акуленко Л., Майструк С., Коськовецький В. Посвідчення водія на право керування транспортними засобами: європейський досвід та рекомендації для України. Український центр європейської політики, 2017. 73 с. URL: [https://ucerp.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/auto\\_id\\_survey\\_WEB.pdf](https://ucerp.org.ua/wp-content/uploads/2017/07/auto_id_survey_WEB.pdf). (дата звернення: 01.11.2024).

2. Про затвердження деяких нормативно-правових актів, що регламентують порядок підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів у закладах, що проводять таку діяльність, їх державну акредитацію та атестацію спеціалістів, а також допуску громадян до керування транспортними засобами, видачі (обміну) посвідчень водія : наказ МВС України від 07.12.2009 р. № 515. Дата оновлення: 04.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0072-10#Text> (дата звернення: 01.11.2024).

3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n17> (дата звернення: 01.11.2024).

**Чернявський Артем Ігорович**

*студент II курсу факультету № 4 Донецького державного університету внутрішніх справ*

**Гузенко Олена Павлівна**

*доцентка кафедри господарсько – правових дисциплін та економічної безпеки Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидатка економічних наук, доцентка*

## **ОСНОВНІ ВИКЛИКИ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ ТА БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ**

Актуальність питань розвитку транспортної мережі лежить в площині правового та екологічного безпекового сегменту. Транспортна мережа є не тільки способом переміщення пасажирів з одного пункту в інший, але і використовуються для вирішення різноманітних завдань, пов'язаних з господарською діяльністю транспортних організацій, а також виступає джерелом небезпеки через її шкідливий вплив на навколишні екосистеми. Серед найпоширеніших екологічних проблем транспорту можна виділити такі як забруднення повітря, шумове забруднення, суперечлива ефективність землекористування інфраструктурними транспортними об'єктами, забруднення водних ресурсів тощо. Для вирішення існуючих екологічних проблем транспортної мережі значну роль відіграє екологічна політика, яка представляє собою діяльність суспільства й держави, спрямована на: охорону та оздоровлення природного середовища, ефективне поєднання функцій природокористування та охорони довкілля, забезпечення екологічної безпеки громадян, запровадження безвідходних і маловідходних, екологічно чистих технологій.

Беззаперечним є той факт, що обраний напрямок екологічної політики визначає спрямування правового аспекту забезпечення екологічної безпеки. Нагадаємо, екологічна політика почала набирати суттєвого значення в Україні, у другій половині ХХ століття. Її появі сприяли науковці та активісти, котрі привернули увагу законодавця до негативного впливу людської діяльності на природне середовище. За результатами проведених досліджень та наданого обґрунтування вітчизнами вченими стало прийняття ряду міжнародних угод та національних законів, спрямованих на зменшення викидів шкідливих речовин та збереження біорізноманіття.

Слід віддати належне законодавцю, який не залишився осторонь проблем транспортної мережі з позиції екологічної безпеки. Так, у 2018 році було розроблено та схвалено «Національну транспортної стратегії України на період до 2030 р.» [1]. Законодавчий акт було присвячено таким питанням як:

по – перше, концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного й ефективного функціонування галузі транспорту;

по – друге, створення умов для соціально-економічного розвитку країни на базі різних видів транспортної мережі;

по – третє, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та підвищення екологічної безпеки рівня життя населення.

Аналізуючи ключові положення зазначеного правового акту Д. Д. Задихайло [2, с. 99] звернув увагу на те, що законодавець передбачив окремий розділ, який стосується «...безпечного для суспільства, екологічно чистого й енергоефективного транспорту». При цьому, законодавець зауважив «...рівень безпеки перевезень, обсяг споживання енергії та вплив на навколишнє природне середовище в Україні не відповідають сучасним вимогам». Таке твердження витікає з того, що протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів і підвищення інтенсивності руху, що призводить до збільшення кількості транспортних подій і їх негативних наслідків. Близько 90–95 % викидів забруднюючих речовин у повітря міст, у місцях скупчення людей припадає на автомобільний транспорт [2, с. 100].

В свою чергу, О. Є. Пізняк та А. М. Савченко [3, с. 333] внаслідок аналізу положень «Національну транспортної стратегії України на період до 2030 р.» [1], дійшли висновку, що ця транспортна стратегія лише частково враховує екологічну складову частину. Науковці доводять свою позицію декількома аргументами:

по – перше, відсутні напрями екологізації авіаційного, залізничного, морського, річкового транспорту, які також мають надзвичайно негативний вплив на стан атмосферного повітря, річкових басейнів, морських екосистем;

по – друге, не приділено достатньої уваги природоохоронним організаціям, яких турбують проблеми процесів трансформації природних ландшафтів, фрагментації місць оселення видів фауни та флори, руйнації екосистем, що відбуваються під час розбудови транспортної мережі України;

по – третє, не враховані проблеми впливу транспорту на зміни клімату, не забезпечено механізм прозорості виконання й участі громадськості в обговоренні ключових питань формування та реалізації транспортної політики країн, що було би цілком доцільно;

по – четверте, екологічні аспекти транспортної стратегії прописані у загальному плані без необхідної конкретики, зокрема, не встановлено терміни реалізації завдань і заходів, їхню пріоритетність і етапність реалізації. Окрім того, стратегія не наголошує на необхідності переходу на модель збалансованого розвитку транспорту.

Ми погоджуємося з думкою В. О. Хрутьба, О. В. Спасіченко, В. І. Грищук та Л. М. Старинець [4, с. 223] стосовно того, що «...в останні роки становище у транспортно-дорожньому комплексі країни значно погіршилося, із транспортом пов'язані серйозні соціально-економічні та екологічні проблеми, а саме зростання дорожньо-транспортної аварійності; зростання негативного впливу транспорту на стан навколишнього середовища і здоров'я населення; зростання

втратах, пов'язаних із транспортними заторами; зростання викидів парникових газів і витрати палива тощо».

На думку, А. П. Гетьман [5, с. 152] «...вирішення екологічних проблем тільки в одній галузі народного господарства, а саме у транспортному секторі країни дасть можливість не тільки знизити модуль техногенного навантаження на довкілля, сприяти збереженню унікальних природних та історико-культурних ландшафтів, а й суттєво зменшити рівень захворюваності населення».

Таким чином, підсумовуючи викладене, слід зазначити, що на першому етапі вирішення екологічних проблем транспортної мережі лежить в площині вдосконалення правового поля. Наразі стоїть питання розробки концепції інтеграції екологічної складової частини у транспортну політику, а на цій основі проводити стимулювання розвитку й оновлення застарілих парків громадського транспорту, у тому числі електротранспорту. Доцільним є запровадження екологічної оцінки програм розвитку транспортної мережі в містах щодо їх відповідності принципам збалансованого розвитку.

#### **Список використаних джерел:**

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. Дата оновлення: 03.05.2023. URL: <http://surl.li/qlvpnl> (дата звернення: 27.10.2024).

2. Задихайло Д. Д. Відносини екологічного господарювання як напрям розвитку законодавства України. *Економічна теорія та право*. 2017. № 3 (30). С. 96–107.

3. Пізняк О. Є., Савченко А. М. Інтеграція екологічної політики європейського союзу у транспортну політику України: ключові моменти екологізації транспортної інфраструктури. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 10. С.332–335.

4. Хрутьба В. О., Спасіченко О. В., Грищук В. І., Старинець Л. М. Екологізація транспортної системи за принципами сталого розвитку. *Вісник Національного транспортного університету*. 2017. № 3 (39). С. 221–229.

5. Гетьман А. П. Екологічна функція держави в сучасних глобалізаційних процесах. *Проблема законності*. 2015. № 128. С. 145–153.

#### **Шатохін Володимир Петрович**

*аспірант кафедри адміністративного права і процесу Дніпровського державного університету внутрішніх справ*

### **СУТНІСТЬ ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТА ПУБЛІЧНОГО КОНТРОЛЮ**

Ефективне функціонування транспортної системи є важливим чинником підвищення конкурентоспроможності національної економіки, покращення якості життя громадян та забезпечення національної безпеки.

На сучасному етапі транспортна галузь є однією з найважливіших для економіки та соціального розвитку. За даними Всесвітньої організації транспорту, у 2023 році глобальний транспортний сектор забезпечив перевезення понад 55 мільярдів тонн вантажів та понад 1,5 трильйона пасажирів, що є на 10 % більше у порівнянні з попереднім роком [1].

В Україні, згідно з даними Міністерства інфраструктури, на транспортну інфраструктуру припадає 7 % ВВП, а транспортні перевезення забезпечують зайнятість для понад 1,2 мільйона осіб [2]. При цьому проблема контролю транспорту є особливо актуальною через високі показники аварійності та збільшення викидів забруднюючих речовин від автотранспорту. За статистикою, в Україні щорічно фіксується близько 150 тисяч ДТП, що створює необхідність у підвищенні ефективності контролю над транспортними засобами та інфраструктурою [3].

Сучасний стан транспортної системи України характеризується низкою проблем, серед яких: зношеність транспортної інфраструктури, недостатнє фінансування галузі, неефективність управління, низька безпека перевезень тощо. Саме тому виникає необхідність у забезпеченні дієвого публічного контролю за функціонуванням транспортної галузі, що дозволить виявляти та своєчасно вирішувати проблеми, які виникають.

Реалізація публічного контролю на транспорті здійснюється різними органами державної влади та місцевого самоврядування, а також громадськістю. Ключову роль відіграють Міністерство інфраструктури України, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), органи та підрозділи Національної поліції, органи прокуратури та інші контролюючі суб'єкти [4, с. 66].

В Україні контроль на транспорті регламентуються низкою законів та підзаконних нормативно-правових актів, серед яких «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України та ін. Проте законодавець не завжди чітко розмежовує поняття контролю і нагляду на транспорті, що призводить до складнощів у реалізації функцій контролюючих органів [5].

В умовах зростання транспортних потоків і нових екологічних вимог є потреба в модернізації контрольних заходів і вдосконаленні внутрішнього контролю транспортних підприємств. Також слід розвивати систему інформаційного супроводу для більш ефективного моніторингу діяльності транспорту та забезпечення безпеки [6, с. 83].

В цілому, публічний контроль на транспорті – це система заходів, спрямованих на забезпечення законності, дотримання встановлених норм і правил у сфері транспортної діяльності. Він здійснюється з метою виявлення та попередження порушень, притягнення винних до відповідальності, а також вироблення рекомендацій щодо вдосконалення транспортної системи.

Основними характерними ознаками публічного контролю на транспорті є: регулярність здійснення, комплексність, системність, відкритість,



підзвітність контролюючих органів, можливість оскарження рішень, дій чи бездіяльності.

Серед передумов, що визначають необхідність здійснення публічного контролю на транспорті, можна виділити наступні: соціальна значущість транспортної сфери, підвищена небезпека транспортної діяльності, монополізація ринку транспортних послуг, корупційні ризики тощо.

Транспорт як об'єкт публічного контролю має низку особливостей, що зумовлюють необхідність його здійснення. Перш за все, транспорт є сферою, що має важливе соціальне та економічне значення для держави та суспільства. Від ефективного функціонування транспортної системи залежить мобільність населення, доступність товарів і послуг, забезпечення національної безпеки тощо.

Окрім того, транспортна діяльність характеризується підвищеною небезпекою для життя та здоров'я громадян, що зумовлює необхідність детального регулювання та контролю за дотриманням відповідних стандартів і норм безпеки. Аварії, катастрофи, інші надзвичайні події на транспорті можуть спричинити значні матеріальні та людські втрати, тому запобігання їх виникненню є одним із ключових завдань публічного контролю.

Ще однією особливістю транспортної галузі, що обумовлює потребу в публічному контролі, є її природна монополізація. Більшість видів транспортних послуг надаються одним або кількома великими операторами, які мають можливість встановлювати непрозорі тарифи, обмежувати доступ до ринку, надавати неякісні послуги. Публічний контроль дозволяє запобігати зловживанням природними монополіями та забезпечувати доступність і якість транспортних послуг для населення.

Наявність корупційних ризиків у транспортній сфері також зумовлює необхідність посилення публічного контролю. Дослідження свідчать, що сфера транспорту є однією з найкорумпованіших в Україні, що проявляється у розкраданні бюджетних коштів, неефективному використанні інфраструктури, наданні необґрунтованих пільг тощо. Тому саме публічний контроль дає можливість виявляти та запобігати корупційним проявам, притягувати винних осіб до відповідальності.

Таким чином, транспорт є об'єктом публічного контролю, що зумовлюється його соціальною значущістю, підвищеною небезпекою, монополізацією ринку та наявністю корупційних ризиків у галузі. Публічний контроль на транспорті має здійснюватися на систематичній основі уповноваженими суб'єктами владних повноважень, а також із залученням громадськості. Попри те, що він спрямований на забезпечення законності, дотримання встановлених норм і правил, виявлення та попередження порушень, притягнення винних до відповідальності, вдосконалення його організації в нинішніх умовах сьогодення вбачається через: визначення механізмів ефективної взаємодії контролюючих органів та суб'єктів транспортної діяльності; вивчення зарубіжного досвіду здійснення публічного контролю на транспорті та можливостей його адаптації в Україні; застосування

сучасних інформаційно-комунікаційних технологій для підвищення його ефективності, а також розширення форм участі громадськості у здійсненні контролю на транспорті.

#### **Список використаних джерел:**

1. ITF Transport Outlook 2023. Paris: OECD Publishing, 2023. URL: <http://surl.li/amcxru> (дата звернення: 1.11.2024).
2. Міністерство інфраструктури України. Transportation Trends in Ukraine. Deloitte Ukraine, 2021. URL: <http://surl.li/mzujeu> (дата звернення: 1.11.2024).
3. Викиди від транспорту: реалії України. Екодія, 2023. URL: <https://ecoaction.org.ua/vykydy-vid-transportu.html> (дата звернення: 1.11.2024).
4. Дубинський О. Ю. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті: дис. докт. юрид. наук. / спец. 12.00.07. К., 2019. 428 с.
5. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 3563-IX. Дата оновлення: 28.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 01.11.2024).
6. Фалатюк О. С. Сучасні проблеми транспортної безпеки при здійсненні автомобільних перевезень вантажів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2015. № 1. С. 81–84.

#### **Шрамко Сабріс Сейтжелієвна**

*старша наукова співробітниця відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, кандидатка юридичних наук, старша дослідниця*

### **НАПРЯМИ ВЗАЄМОДІЇ ГРОМАДСЬКОСТІ З ОРГАНАМИ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ<sup>4</sup>**

1. Взаємодія інститутів громадянського суспільства із органами державної влади відбувається у таких правових формах: участь у розробленні та обговоренні проектів нормативно-правових актів; залучення інститутів громадянського суспільства до надання соціальних послуг; здійснення інститутами громадянського суспільства громадського контролю за діяльністю органів державної влади у формі громадського моніторингу підготовки та виконання рішень, експертизи їх ефективності, подання органам державної влади експертних пропозицій, утворення спільних консультативно-дорадчих та експертних органів, рад, комісій, груп для забезпечення врахування громадської думки у формуванні та реалізації державної політики; проведення органами державної влади моніторингу і аналізу громадської думки,

---

<sup>4</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 0120U105615).

забезпечення своєчасного публічного реагування на пропозиції та зауваження громадськості; ознайомлення широких верств населення з формами його участі у формуванні та реалізації державної політики, виконання спільних проєктів інформаційного, аналітично-дослідницького, благодійного і соціального спрямування тощо [1].

2. Оскільки сфера безпеки дорожнього руху зачіпає інтереси членів суспільства, характеризується високим рівнем смертності та травматизму та передбачає впровадження превентивних заходів серед учасників дорожнього руху, громадські інституції мають взаємодіяти зі спеціальними суб'єктами забезпечення кримінологічної політики України у сфері убезпечення дорожнього руху. Такими є органи, що: визначають провідні напрями, новітні підходи, завдання, форми та методи убезпечення дорожнього руху; реалізують заходи з реагування на автотранспортні правопорушення, усунення, мінімізації або нейтралізації криміногенних чинників; виявляють криміногенні чинники й сигналізують про них; здійснюють інформаційно-аналітичне забезпечення безпеки дорожнього руху [2, с. 165].

У Паспорті Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287 (далі – Державна програма), визначено, що виконавцями заходів Програми є: МВС, МОЗ, МОН, Мінрегіон, МКІП, Національна поліція, ДСНС, Укравтодор, Укртрансбезпека [3].

3. Аналіз повноважень і завдань спеціальних суб'єктів забезпечення кримінологічної політики України у сфері убезпечення дорожнього руху та поширені напрями діяльності окремих громадських інституцій, можна виокремити такі напрями їх взаємодії:

- аналітичний – має на меті проведення досліджень та моніторингу стану безпеки дорожнього руху, з метою винайдення найкращих варіантів вирішення проблемних питань для подальшого їх упровадження у практику. Це, наприклад, збір та аналіз даних про ДТП, стан автодоріг та інші фактори, що впливають на безпеку дорожнього руху, а також оцінка впливу законодавчих ініціатив, змін у штрафних санкціях або інших заходів убезпечення дорожнього руху, тощо;

- правотворчий – полягає у розробці проєктів нормативно-правових актів, обговоренні та експертизі проєктів нормативно-правових актів, що регулюють сферу безпеки дорожнього руху. Цей напрям створює підґрунтя для ефективного діалогу між інститутами громадянського суспільства і владою, забезпечуючи прийняття збалансованих і дієвих рішень у сфері дорожньої безпеки, внаслідок чого нормативно-правова база стає гнучкішою та більш орієнтованою на реальні потреби громадян, що позитивно впливає на рівень безпеки на дорогах і захист прав учасників руху;

- інформаційно-просвітницький напрям спрямований на формування і популяризацію культури поведінки на дорогах, усвідомлення власної відповідальності, підвищення рівня правової грамотності населення, забезпечення доступу до інформації про стан дорожньої безпеки та

ознайомлення широких верств населення з можливими формами їх участі у формуванні та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Реалізація цього напрямку відбувається шляхом: розробки та впровадження програм та тренінгів для різних категорій учасників дорожнього руху; проведення кампаній з популяризації відповідального водіння, поваги до інших учасників дорожнього руху, використання пасків безпеки та безпечної швидкості, а також громадських слухань, публічних обговорень, «круглих столів», конференцій, семінарів тощо;

- правозастосовний напрям зосереджений на контролі за дотриманням законодавства, що регулює сферу безпеки дорожнього руху, забезпеченні належного виконання відповідних норм, а також на правовому захисті інтересів учасників дорожнього руху шляхом утворення контрольно-дорадчих органів, рад, комісій при органах, що формують та реалізують державну політику у сфері безпеки дорожнього руху; громадська експертиза рішень органів місцевого самоврядування [4, с. 357].

#### **Список використаних джерел:**

1. Інститути громадянського суспільства та інститут громадських організацій в Україні: теоретико-методологічні та нормопроектні аспекти. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_20126](https://minjust.gov.ua/m/str_20126) (дата звернення: 20.10.2024).

2. Кримінологія. Академічний курс / кол. авторів ; за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ : Вид. дім «Кондор», 2018. 588 с.

3. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#n16> (дата звернення: 20.10.2024).

4. Шрамко С. С. Взаємодія громадськості з органами державної влади у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. Вип. 12. С. 355–358.

#### **Штурбабіна Вікторія Костянтинівна**

*студентка II курсу Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

#### **Макаренко Олександр Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

### **ЗБЕРЕЖЕННЯ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Я вважаю, що це досить складна тема, оскільки в сучасному світі існують значні розбіжності між людьми. Хтось більш відповідальний, а хтось – менш.

Безпека на дорозі є дуже важливою, і для того, щоб вона забезпечувалася, необхідно дотримуватися правил. Проте, як я вже згадувала раніше, хтось може й не звертати уваги на ці правила. Зараз зростає нове покоління, яке іноді не відчуває відповідальності й може сісти за кермо в нетверезому стані або під впливом наркотиків. Завдяки нашим працівникам поліції таких випадків небагато, але вони повністю не зникають. Яким би не було покарання, це не завжди зупиняє правопорушників. Дуже прикро, що люди не розуміють, наскільки важливо дотримуватися правил дорожнього руху, адже це – не тільки безпека водія, але й безпека звичайних громадян.

Безпека дорожнього руху та її забезпечення правовими засобами є актуальною в епоху стрімкого розвитку транспорту, збільшення транспортного сполучення та зростання кількості користувачів транспортних засобів. Попри безумовний позитив такого технологічного прогресу, слід вказати на значне поширення порушень правил безпеки дорожнього руху із боку різних учасників – і водіїв, і пішоходів тощо. Це потребує виваженого державницького підходу до створення системи норм різних галузей права, які обслуговують цю групу суспільних відносин. Державна транспортна політика в галузі безпеки руху реалізується через законодавство України, нормативно-правову й нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва. Нині контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування, територіальними громадами, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль). З-поміж країн Європейського Союзу Україна досі має одні з найгірших показників із забезпечення безпеки дорожнього руху і посідає одне з перших місць за кількістю загиблих від ДТП. Із метою запобігання загибелі й травмуванню людей під час ДТП Національна поліція розробила комплекс заходів щодо профілактики вчинення в Україні ДТП, основними завданнями яких є поліпшення контролю за безпекою учасників дорожнього руху та дотримання правил дорожнього руху.

Ефективне використання адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило ДТП, є насамперед превентивним засобом стосовно вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286, 286-1, 287, 291 КК України. Адже відмежування адміністративної відповідальності за спричинення ДТП від кримінальної полягає лише у ступені тяжкості заподіяної шкоди. Але ці наслідки зачіпають охоронювану державою найважливішу соціальну цінність – життя і здоров'я людини. Забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом чіткої організації дорожнього руху, поліпшення якості дорожньої інфраструктури, надання медичної допомоги постраждалим від ДТП сприятиме захисту життя і здоров'я кожного

громадянина, а отже й зменшенню демографічних та соціально-економічних збитків від порушення Правил дорожнього руху. Чинне законодавство у сфері забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та нормативно-правові акти, що регулюють діяльність підрозділів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, неповною мірою відповідають суспільним потребам і міжнародно-правовим стандартам. Забезпечення дотримання правил безпеки дорожнього руху є вирішальним чинником зменшення травматизму в результаті ДТП, тому державна політика забезпечення дорожнього руху має визначатися з урахуванням пріоритетності національних інтересів України в згаданій сфері та здійснюватися шляхом реалізації відповідних стратегій і програм згідно з чинним законодавством. Тому є необхідність у розробленні відповідного правового комплексу, який супроводжується глибинним реформуванням системи та механізмом публічного управління з метою створення належних управлінських установ, інституцій та органів влади, які здатні розробляти й ефективно впроваджувати принципи, правила й норми, обов'язкові для виконання, враховуючи національний і зарубіжний досвід, але найголовніше – розробити й забезпечити реалізацію науково обґрунтованої концепції системи забезпечення безпеки учасників дорожнього руху в Україні відповідно до євроінтеграційної політики України.

Проблема безпеки дорожнього руху є невід'ємною частиною загальної проблеми організації дорожнього руху, соціально економічне значення якої у нашій країні зростає. У забезпеченні безпеки дорожнього руху важливе значення має правова регламентація поведінки всіх учасників дорожнього руху та подальша їхня дисциплінована поведінка. Для досягнення вказаних цілей передбачаються заходи державного контролю, що вживаються відповідно до законів та інших нормативних актів, що регулюють відносини у сфері безпеки. Підґрунтям забезпечення безпеки дорожнього руху передусім є низка нормативно-правових актів, затверджених на законодавчому рівні, які виконують роль юридичних регуляторів і формують національне законодавство з безпеки дорожнього руху [1, с. 7].

Майже 2 тисячі людей загинули, а ще майже 21 тисяча була травмована у ДТП від початку року. 16 621 ДТП з постраждалими трапилось в Україні від початку 2024 року. Це на 11 % більше, ніж за той самий період минулоріч. Внаслідок цих аварій загинуло 1 918 людей, а ще 20 862 отримали травми. За цією статистикою 2024 року, кількість випадків порушення правил дорожнього руху лише збільшилась. Це підкреслює важливість посилення контролю та підвищення рівня відповідальності серед водіїв [2]. Дуже цікаво, як відбувається розслідування та виявлення справжніх причин дорожньо-транспортних пригод, адже це потребує значних зусиль.

Встановлення дійсної причини ДТП та відновлення її перебігу зазвичай здійснюється шляхом проведення таких судових експертиз: трасологічне (дослідження слідів транспортних засобів та виявлених на місці ДТП частин їх деталей), транспортно-трасологічна (визначення взаємного розташування транспортних засобів у момент їх зіткнення, визначення механізму утворення

слідів та ін.), судово-медична (з'ясування причини смерті та характеру тілесних ушкоджень учасників події, наявності й ступеня їх алкогольного сп'яніння, встановлення механізму утворення тілесних ушкоджень та їх зв'язку з подією та ін.), автотехнічна (відтворення обставин механізму ДТП та встановлення її об'єктивних причин, встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями водія та ДТП та ін.), експертиза стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП та ін. В окремих випадках призначається комплексна автотехнічна, судово-медична і транспортно-трасологічна експертиза [3, с. 7].

#### **Список використаних джерел:**

1. Парасюк В. М., Демків Р. Я., Когут В. М. Безпека дорожнього руху : навчальний посібник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. 340 с. URL: <http://surl.li/zhjuez> (дата звернення: 28.10.2024).
2. Статистика аварій на цей рік. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-2024-8> (дата звернення: 28.10.2024).
3. Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8> (дата звернення: 28.10.2024).

#### **Юзефович Дмитро Вадимович**

*старший інспектор сектору розшуку та опрацювання матеріалів дорожньо-транспортних пригод управління патрульної поліції в Луганській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, капітан поліції*

#### **Санжарова Оксана Вікторівна**

*старша інспекторка відділення післядипломної освіти Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **ВЗАЄМОДІЯ ПОЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ТА МІСЦЕВОГО САМОВРЯЛУВАННЯ З МЕТОЮ ПОКРАЩЕННЯ БЕЗПЕКИ МОБІЛЬНОСТІ**

Збалансований (або ж сталий чи стійкий, або стала мобільність, англ. - Sustainable transport) транспорт – спосіб організації транспортування, який є стійким з точки зору його соціального та екологічного впливу. Компонентами для оцінки стійкості є транспортні засоби, джерела енергії; інфраструктура, що використовується [1].

Таким чином враховуючи наведене визначення слід дійти до висновку, що окрім ототожнення понять «збалансований транспорт» та «стала

мобільність» забезпечення безпеки при мобільності вимагає комплексного вирішення питань у різноманітних сферах діяльності.

Вимоги, щодо забезпечення безпеки дорожнього руху зазначені у різноманітних нормативних документах.

Зокрема Правилами дорожнього руху визначено, що відповідно до Закону України «Про дорожній рух» встановлено єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил [2]. Правила дорожнього руху затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1306 і базуються на Конвенції про дорожній рух прийнятій у Відні 8 листопада 1968 року, Конвенції про дорожні знаки та сигнали, Європейській угоді, що доповнює Конвенцію, «Протоколі про розмітку доріг» та національному законодавстві України [3].

Вимоги Правил дорожнього руху України базуються не лише на національних нормативно-правових актах, а ще й на міжнародних.

Пунктом 11 статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» на поліцію покладені повноваження, щодо здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [4].

На підставі проведення заходів контролю в межах визначених повноважень вживаються заходи для забезпечення безпеки дорожнього руху взагалі та зменшення тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод зокрема.

Але поліція не взмозі самотужки вирішувати зазначені питання, оскільки не має повноважень на самостійне вирішення цих питань. Тому виникає необхідність взаємодії з іншими органами влади та різноманітними організаціями з метою забезпечення безпечної взаємодії учасників дорожнього руху з іншими категоріями суспільства.

Уповноваженні працівники поліції шляхом надання вимог та приписів вживають заходи, щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, але вирішення цього питання однобічно неможливе.

Безпека дорожнього руху забезпечується не тільки контролем з боку поліції дотримання вимог Правил дорожнього руху України, а ще й різноманітними заходами з боку органів влади та місцевого самоврядування, що при комплексному застосуванні зменшує або взагалі усуває небезпеку для суспільства від таких об'єктів підвищеної небезпеки як транспортні засоби.

Реалізація зазначених заходів досягається шляхом застосування різноманітних інженерно-технічних засобів та організаційних заходів у сфері організації дорожнього руху.

Забезпечення транспортної безпеки це обов'язок державних органів влади та організацій визначений законодавством України.

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху,



охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення. Основними напрямками державного управління в галузі транспорту є забезпечення захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування, безпечне функціонування транспорту, охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту [5].

Закон України «Про дорожній рух» визначає, що державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади, органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування [6].

Стаття 3 Закону України «Про автомобільний транспорт» регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирами, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень [7].

Таким чином, ефективний контроль та управління у сфері транспорту є не тільки обов'язком Національної поліції, як центрального органу виконавчої влади, а ще інших органів влади. Як наслідок за умови сумлінного виконання завдань визначених законодавством України в межах компетенції досягається забезпечення безпечного функціонування транспортної інфраструктури держави.

Реалізація органами влади повноважень в межах компетенції, а також організація ефективної взаємодії – головний шлях в забезпеченні безпечної транспортної мобільності і як наслідок підвищення ефективності транспорту, стану дорожньої інфраструктури та транспортної безпеки громадян.

### **Список використаних джерел:**

1. Вікіпедія. URL: <http://surl.li/ooburm> (дата звернення: 02.11.2024).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 04.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.11.2024).
3. Правила дорожнього руху України. URL: <https://vodiya.ua/pdr/1/> (дата звернення: 01.11.2024).
4. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#n162> (дата звернення 01.11.2024).
5. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення: 28.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 02.11.2024).

6. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n20> (дата звернення 02.11.2024).

7. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ. Дата оновлення: 28.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#n103> (дата звернення 02.11.2024).

### **Якушева Вікторія Вікторівна**

*студентка ІІ курсу Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Макаренко Олександр Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

## **РОЛЬ ПРАВООХОРОННОЇ І СУДОВОЇ СИСТЕМИ У ФОРМУВАННІ БЕЗПЕЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ**

Забезпечення безпечної мобільності є одним із ключових завдань державної політики, спрямованих на охорону життя і здоров'я громадян, а також на підтримання суспільного порядку. У сучасному світі де рівень мобільності населення значно зростає, наявні у впровадженні комплексних заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків, пов'язаних з транспортом та дорожнім рухом. Роль правоохоронної та судової системи в цьому процесі є важливою, оскільки саме вони забезпечують виконання законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, розслідування транспортних правопорушень, притягнення до відповідальності за порушення правил встановлення справедливості. Правоохоронні органи несуть відповідальність за моніторинг ситуацій на дорогах, виявлення та попередження порушень, а також забезпечення оперативного реагування на аварійні ситуації. Водночас судова система прогресує важливу роль у забезпеченні непередбаченого розгляду справ, пов'язаних з дорожньо-транспортними інцидентами, що є основою для формування громадської довіри та посилення правової культури.

Безпека на дорогах, як частина загальної мобільності, є перевагою державної політики багатьох країн, після транспортних інцидентів щороку забирають тисячі життя. Для створення безпечного середовища для всіх учасників дорожнього руху законодавчі органи приймають акти, які регулюють правила безпеки на дорогах і механізми відповідальності за їх порушення. Тому, основними міжнародними документами що регулюють сферу дорожньої безпеки, є Конвенція ООН про дорожній рух та інші правові акти ухвалені в рамках Європейського Союзу, Ради Європи та інших міжнародних інституцій, таких як Всесвітня організація охорони здоров'я та Організація економічного

співробітництва та розвитку. Відповідно, поліція та інші правоохоронні органи зобов'язані контролювати до цих вимог, також здійснювати нагляд за поведінкою водіїв, і в тому числі пішоходів та інших учасників дорожнього руху. До основних обов'язків правоохоронних органів виділяються: патрулювання, застосування технічних засобів для контролю швидкості, перевірка водіїв на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння, а також оперативне реагування на порушення [1].

Одним із ключових завдань є запобігання порушенню правил дорожнього руху. Відповідно, до міжнародних та національних рекомендацій, профілактичні заходи можуть бути дуже ефективними для мінімізації аварій. Термін «профілактика» походить від грецького слова, що дослівно перекладається як «запобіжний». Профілактика правопорушень є стратегічним напрямом у системі заходів, здійснюваних державою щодо зміцнення законності і правопорядку, в тому числі і у сфері дорожнього руху. Вона є найбільш дієвим шляхом боротьби із правопорушеннями, передусім забезпечуючи виявлення і усунення (нейтралізацію) їх витоків. Значною мірою це попередження самої можливості здійснення правопорушень. У процесі профілактики криміногенні чинники можуть піддаватися цілеспрямованому впливу тоді, коли вони ще не набрали сили. Разом з цим арсенал засобів профілактики правопорушень дозволяє переривати протиправну діяльність, не допускаючи настання шкідливих наслідків посягань. Профілактика дає можливість розв'язувати завдання боротьби із правопорушеннями найбільш гуманними способами, з найменшими витратами для держави і суспільства. Отже, здатність до запобігання порушення правил дорожнього руху відкривають сучасні технології. Наприклад, використання відеокамери для автоматичного фіксування перевищення швидкості чи проїзду на червоне світло, дозволяє швидше виявити правопорушників. Крім того, інтеграція «розумних» технологій у транспортну інфраструктуру (світлофори, обмежувачі швидкості, автоматичні бар'єри) сприяє зниженню ймовірності аварій, надаючи поліцейські потужні інструменти для моніторингу дорожньої ситуації та реагування на загрози безпеки [2].

Діяльність правоохоронних органів та судів у сфері безпеки мобільності залежить від узгоджених зусиль на міжнародному та національному рівнях, а також від постійного вдосконалення законодавства та практичних підходів. Крім цього, правоохоронним органам доцільно інвестувати підвищення кваліфікації персоналу, щоб він міг ефективно використовувати новітні технологічні засоби для профілактики пошкоджень. Важливим є і поглиблення міжнародної співпраці, обмін досвідом та статистичними даними між країнами, що дозволяє вдосконалити стратегію та політику у сфері мобільності. Рекомендується також створення спеціальних міжвідомчих груп, які розробляли та втілювали програми підвищення безпеки на дорогах, зокрема в партнерстві з громадськими організаціями та приватним сектором, лише спільні зусилля в змозі забезпечити високий рівень мобільності та знизити ризики для життя людей [3].

### **Список використаних джерел:**

1. Про національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 16.08.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 28.10.2024).
2. Організація економічного співробітництва та розвитку. Дорожня безпека: Статистика та аналітика. URL: <https://mfa.gov.ua/mizhnarodni-vidnosini/organizaciya-ekonomichnogo-spivrobitnictva-ta-rozvitku> (дата звернення: 28.10.2024).
3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/481-2017-%D1%80> (дата звернення: 28.10.2024).

### **Ящук Марія Ігорівна**

*магістрантка Черкаського інституту пожежної безпеки імені Героїв Чорнобиля Національного університету цивільного захисту України*

### **Нуянзін Олександр Михайлович**

*начальник науково-дослідної лабораторії інновацій у сфері цивільної безпеки Черкаського інституту пожежної безпеки імені Героїв Чорнобиля Національного університету цивільного захисту України, доктор технічних наук, доцент*

## **АНАЛІЗ ДОСТУПНОСТІ ОБ'ЄКТІВ ФОНДУ ЗАХИСНИХ СПОРУД ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНОЇ ГРУПИ НАСЕЛЕННЯ**

Об'єкти фонду захисних споруд цивільного захисту та споруди подвійного призначення (далі – споруди ЦЗ) повинні забезпечувати доступність та безпеку маломобільної групи населення (далі – МГН), у тому числі з урахуванням мобільності осіб з інвалідністю різних категорій та їхньої чисельності [1–5].

У будинках пристарілих або в будинках з інклюзивним навчанням та ін. може перебувати в більшості особи групи мобільності М4 в кількості 10 % від місткості укриття, а в інших громадських та житлових будівлях кількість осіб з інвалідністю групи мобільності М4 можуть складати лише 1 % або 1 особа.









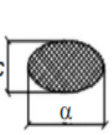
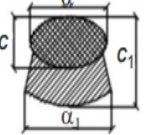
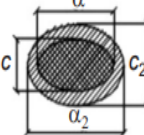
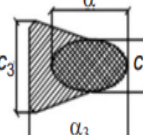
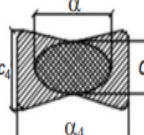
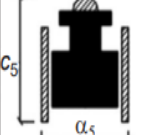
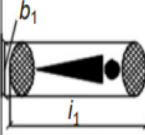
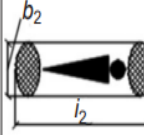
Шляхи руху осіб до споруд ЦЗ повинні відповідати вимогам доступності для МГН згідно з [1–2] та повинні бути облаштовані засобами безпеки, орієнтування та отримання інформації.

У даному дослідженні було проаналізовано нормативну бази та вимоги щодо забезпечення доступності та безпеки маломобільної групи населення в об'єктах фонду захисних споруд цивільного захисту. До 2018 року питання маломобільності було розглянуто достатньо слабо, більшість споруд на той

час вже було побудовано, тому було виділено моменти, що можливо поліпшити.

Таблиця 1.

Площа горизонтальної проекції людей з обмеженою мобільністю,  $m^2/ос$  [1–2]

Здорові люди з вадами слуху з обмеженою розумовою діяльністю	Сліпі	З ураженням опорно-рухового апарату					
		пересу-ваються без додаткових опор	пересу-ваються з однією додатковою опорою	пересу-ваються з двома додатковими опорами	пересу-ваються на інвалідних кріслах	транспор-туються ношами	транспор-туються каталками
							
							
$\alpha = 0,28$	$\alpha_1 = 0,72$	$\alpha_2 = 0,40$	$\alpha_3 = 0,50$	$\alpha_4 = 0,50$	$\alpha_5 = 0,80$	$b_1 = 0,50$	$b_2 = 0,72$
$c = 0,46$	$c_1 = 0,82$	$c_2 = 0,75$	$c_3 = 0,65$	$c_4 = 0,90$	$c_5 = 1,20$	$i_1 = 2,10$	$i_2 = 2,10$
$f = 0,10$	$f = 0,40$	$f = 0,25$	$f = 0,20$	$f = 0,30$	$f = 0,96$	$f = 1,05$	$f = 1,58$

У більшості випадків вимоги норм для громадських, виробничих та житлових будівлях та спорудах в період проектування та будівництва в ХХ столітті не відповідають чинним вимогам норм та вимогам для доступності МГН. Евакуація осіб з інвалідністю різних груп мобільності потребують жорстким вимогам для шляхів евакуації для зайняття споруд ЦЗ, та у разі виникнення надзвичайної ситуації їх залишення. Невиконання вимог ширини шляхів евакуації або відсутності зовнішніх та внутрішніх пандусів наражає на небезпеку осіб з інвалідністю та унеможливорює їх захист у разі ракетного обстрілу. Тому слід в повному обсязі прогнозувати забезпечення доступності та відповідності шляхів евакуації вимогам норм [2].

На сьогоднішній день споруди ЦЗ повинні бути пристосовані для доступу до них осіб з інвалідністю групи мобільності М4. У разі, якщо при капітальному ремонті та реконструкції неможливо у повному обсязі забезпечити вимоги доступності, зручності, інформативності і безпеки для потреб осіб з інвалідністю в існуючих спорудах ЦЗ, здійснюється їх розумне пристосування.

Розумне пристосування включає в себе висувні пандуси, підйомні пристрої, механізми тощо згідно з вимогами [2].

У більшості випадків пристосування для МГН проводиться в супереч вимогам норм [2] та встановлюються ненормативні пандуси або переносні

пандуси. Але їх наявність в громадських та житлових будівлях надає доступність зазначених осіб до споруд ЦЗ.

Вивчення даного питання дозволить забезпечити визначенню параметрів для можливості переміщення осіб з інвалідністю під час спуску та евакуації назовні для забезпечення доступності всіх споруд ЦЗ в найкоротший термін.

#### **Список використаних джерел:**

1. ДБН В.2.2-5:2023 «Захисні споруди цивільного захисту». [Чинний від 2023-11-01]. Київ, 2023. 131 с.

2. ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення». [Чинний від 2022-09-01]. Київ, 2022. 20 с.

3. Про внесення змін до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо посилення захисту осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення при здійсненні містобудівної діяльності: Закон України від 16.01.2020 р. № 473-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/473-20#Text> (дата звернення: 21.10.2024).

4. ДБН В.1.1-7-2016. «Пожежна безпека об'єктів будівництва. [Чинний від 2017-06-01]. Київ, 2017. 47 с.

5. Вимоги щодо забезпечення нумерації та здійснення обліку фонду захисних споруд цивільного захисту : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 09.07.2018 р. № 579. Дата оновлення: 13.09.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0880-18#Text> (дата звернення: 21.10.2024).

*Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції  
(в авторській редакції)  
15 листопада 2024 року*

**РОЗВИТОК СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ:  
ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ**

**Комп'ютерна верстка:** Атаманенко Ю. Ю.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом  
Міжнародної науково-практичної конференції  
«Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення»  
50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21**