

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

XI Міжнародної науково-практичної конференції

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ

м. Кривий Ріг
2017

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). – Кривий Ріг, 2017. – 293 с.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 5 від 27 січня 2017 року)*

Публікується за матеріалами XI Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 22 листопада 2016 року у конференц-залі Департаменту з персоналу ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» (м. Кривий Ріг, вул. Криворіжсталі, 1).

Видання може бути корисним для працівників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів вищих навчальних закладів, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

ЗВЕРНЕННЯ ДО УЧАСНИКІВ ХІ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ

Андріашевська М.С. Діяльність адвоката як засіб запобігання злочинності неповнолітніх проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту	16
Бакутін Є.І. Автоматична фіксація порушень швидкісного режиму за допомогою технічних засобів у тестовому режимі	19
Бесчастний В.М. Діяльність Донецького юридичного інституту МВС України у сфері наукового забезпечення безпеки дорожнього руху	23
Бочек О.І. Зупинення транспортного засобу як один з превентивних заходів Національної поліції України	29
Буга В.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом України	32
Буга Г.С. Особливості відшкодування шкоди, завданої особі в результаті дорожньо-транспортної пригоди	35
Веселов М.Ю. Законність проникнення поліцейськими до транспортного засобу шляхом розбиття скла автомобіля	38
Власенко Т.І., Мозоль В.В. Діяльність органів Національної поліції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	41
Волобуєва О.О. Правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом	45
Головко Р.І., Федоровська Н.В. Кримінально процесуальні та криміналістичні особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту	49

Гусева Н.А. Зміст профілактичного напрямку роботи навчального закладу з вивчення правил дорожнього руху в рамках обласного проекту «Основні стратегії соціалізації особистості громадянського суспільства» (з досвіду роботи)	54
Данилевський А.О. Транспортний засіб як предмет правопорушень у сфері дорожнього руху	59
Данилевська Ю.О. Безпека дорожнього руху: криміналізація та декриміналізація діянь в світлі розробки законодавства про кримінальні проступки	63
Демченко Ю.В., Кундельська І.С. Особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту з кримінальної процесуальної та криміналістичної точки зору	67
Джафарова О.В. Щодо розуміння категорії «публічно-сервісна діяльність Національної поліції»	72
Єщенко М.Г. Засоби оцінки психофізіологічного стану працівника	75
Жушман І.М., Лускатова Т.О. Забезпечення дорожнього руху: зарубіжний досвід та міжнародна практика	80
Зеленов Г.М. Окремі законодавчі пропозиції щодо врахування незадовільних дорожніх умов під час фіксації порушень Правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі	83
Зиновенко В.В. О правовой неопределенности в Правилах дорожного движения Республики Беларусь	86
Іваніца Н.С. Навчання дітей у школі щодо надання першої домедичної допомоги при ДТП засобами наочності та нетрадиційними формами навчання (з досвіду роботи)	90
Кадала В.В. Правове забезпечення гармонізації технічного регулювання залізничних систем України з країнами ЄС	94
Каплун В.А. Про стан аварійності й проведеної роботи особовим складом Управління патрульної поліції Департаменту патрульної поліції та заходи з покращення організації дорожнього руху на вулично-шляховій мережі м. Кривого Рогу станом на листопад 2016 року	98

Караваєв В.О. Время перемен: Нас ждет новая Дорожная Конституция	102
Катаранова О.О. Керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння: проблеми виявлення та доведення правопорушення	107
Кириченко А.А. Дорожно-транспортное деяние как юридический факт, подлежащий доказыванию в антикриминальном судопроизводстве	113
Коллер Ю.С. Першочергові заходи удосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	117
Коломійчук Н.І., Мозоль В.В. Причини дорожньо-транспортних пригод і травматизму пішоходів	121
Корж Є.М., Костюшко О.П. Сутність права громадян на участь в охороні громадського порядку	125
Корягіна А.М. Причини дорожньо-транспортних злочинів та заходи їх попередження	128
Кравцов М.М. Психофізіологічне обстеження водіїв – реалії сьогодення та аналіз світового досвіду	131
Кузнецов М.М. Підвищення безпеки дорожнього руху через адміністративно-правові заходи	136
Куліковська О.Є., Атаманенко Ю.Ю., Куліковський І.Р. Методика геодезичного забезпечення фіксування дорожньо-транспортних пригод безпіотною моделлю	139
Куценко Д.В., Крищенко А.Є. «Публічна безпека і порядок» – новий старий термін	143
Ланцедова Ю.О. Нова редакція статті 84 КПК України як основна удосконалення кримінальних процесуальних аспектів протидії дорожньо-транспортним діянням	148
Ласовецький М.В., Федоровська Н.В. Медичний огляд водіїв як основоположний чинник гарантування безпеки дорожнього руху	153

Лопатинська І.С. Використання педагогічних технологій у підготовці водіїв автотранспортних засобів	159
Лукин Л.А. Управление безопасностью дорожного движения и профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республики Молдова	161
Лук'янчиков Б.Є., Лук'янчикова В.Є. Проблемні питання виявлення ознак сп'яніння у водіїв транспортних засобів	167
Малинка В.В. Обов'язки і права пішоходів як безпосередніх учасників дорожнього руху	171
Малишко Д.В. Адміністративно-юрисдикційна функція Національної поліції як гарантія безпеки пасажирів муніципального транспорту	176
Матвеев Д.О. Забезпечення безпеки дорожнього руху	181
Мельниченко О.І., Сохань В.В. Кримінальні процесуальні та криміналістичні особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту	184
Мисливий В.А. Законодавство про безпеку дорожнього руху і кримінальний закон	187
Молчанов Р.Ю. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху України	193
Монастирський Ю.А. Правові питання підготовки фахівців з експлуатації кар'єрних автосамоскидів	196
М'яскалюк Є.А., Федоровська Н.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху на прикладі зарубіжного досвіду	201
Одотюк І.В., Мозоль В.В. Організація проведення медичного огляду водіїв транспортних засобів: останні зміни	206
Олійник Б.О., Мозоль В.В. Зарубіжний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	209
Онішко О.С., Федоровська Н.В. Вдосконалення відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	213

Павленко Н.Г. Законодавчі пропозиції МВС України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	216
Пекарський С.П. Взаємодія карного розшуку з патрульною поліцією як умова ефективної протидії незаконним заволодінням транспортними засобами	220
Петров Є.В. Проблема розмежування господарської та адміністративної судової юрисдикції: нотатки до наукової дискусії	225
Пилипенко Є.О. Статус учасників дорожнього руху в умовах реформування транспортного законодавства України	228
Пилипів Р.М. Удосконалення адміністративно-правового регулювання профілактичної діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху	232
Прилепа В.В. Використання альтернативних видів палива	236
Резанов С.А. Адміністративний розсуд як складова провадження в справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	241
Рейцен Є.О. Наука і проблема безпеки дорожнього руху	245
Самко А.В. Уголовно-процесуальний аспект совершенствования расследования преступлений против безопасности дорожного движения: на примере части 1 статьи 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь	251
Собакарь А.О. Транспортна безпека як об'єкт кримінально-правової охорони	255
Тулінов В.С., Тулінова Т.С. Проблемні питання щодо реалізації прав особи, яка притягується до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху	260
Тунтула А.С. Значение новой доктрины сущности и видового деления личностных источников для противодействия дорожно-транспортным деяниям	266
Червінчук А.В. Особливості порушення провадження у справах про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі	271

Червінчук С.О., Пилипенко Є.О. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності велосипедистів за порушення чинних на транспорті правил	276
Черноп'ятов С.В. Деякі питання правового регулювання швидкісного режиму на автомобільних дорогах з розділювальною смугою	278
Чибиряк М.С. Взаємодія Національної поліції з органами державної влади та місцевого самоврядування з питань зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму	282
Шведова О.А. Шляхи формування моделі безпечної поведінки та позитивного ставлення до вимог безпеки дорожнього руху в учасників навчально-виховного процесу (з досвіду роботи)	285
Южека Р.С., Грицаченко В.В. Питання щодо психофізіологічного обстеження майбутніх патрульних поліцейських України	289

відповідальність у даному випадку настає за ч. 4 ст. 127 КУпАП, що передбачає накладання адміністративного стягнення у вигляді штрафу в розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин [3].

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
2. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 року № 1029 // Офіційний вісник України. – 2011. – № 12. – Ст. 2881.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

Черноп'ятов Станіслав Володимирович

доцент кафедри права Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля, кандидат юридичних наук

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ З РОЗДІЛЮВАЛЬНОЮ СМУГОЮ

Одним із найбільш руйнівних та небезпечних типових механізмів дорожньо-транспортних пригод є зіткнення транспортних засобів, що рухаються у зустрічних напрямках (лобове зіткнення).

Одним із техніко-організаційних заходів попередження такого роду дорожньо-транспортних пригод є обладнання на автомобільних дорогах розділювальних смуг.

Наявність і характеристика розділювальної смуги відноситься до одного із пов'язаного з дорожніми умовами факторів ризику виникнення дорожньо-транспортної пригоди [1, с. 167–168].

Недостатня ширина та обладнання розділювальної смуги значно зменшує її безпеково-превентивний потенціал [2, с. 63].

Вимоги щодо ширини розділювальної смуги та інших її характеристик встановлено у ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів [3] (далі – ДБН В.2.3-5-2001). Зокрема, центральні розділювальні смуги повинні передбачатись на магістральних вулицях і дорогах з безперервним рухом завширшки не менше 4 м; на вулицях і дорогах регульованого руху з проїзною частиною в 6 смуг руху – не менше 3 м. На інших магістралях допускається центральна розділювальна смуга завширшки 2 м за умови влаштування її у рівні проїзної частини та виділення суцільною лінією розмітки. Центральна розділювальна смуга на магістралях безперервного руху повинна влаштовуватися піднятою над рівнем проїзної частини та з'єднуватися з нею з допомогою крайових похилистих зміцнювальних смуг завширшки 1 м. Ширина крайових зміцнювальних смуг входить у загальну ширину розділювальної смуги (п. 2.11 ДБН В.2.3-5-2001 [3]). Крім того, з обох боків центральної розділювальної смуги повинні передбачатись запобіжні смуги завширшки: для магістральних вулиць безперервного руху – 0,75 м, для магістральних вулиць і доріг регульованого руху – 0,5 м, для інших вулиць та доріг – дві висоти бордюру (п. 2.10 ДБН В.2.3-5-2001 [3]). ДБН В.2.3-4-2000 Сооружения транспорта. Автомобильные дороги [4] (далі – ДБН В.2.3-4-2000) встановлює мінімальну ширину розділювальної смуги: для доріг I категорії – 6 м, для доріг категорії Іб – 5 м.

В той же час слід відзначити, що, як визначено в преамбулі ДБН В.2.3-5-2001 [3], «дані норми поширюються на проектування та будівництво нових, реконструкцію та капітальний ремонт існуючих вулиць і доріг...», «норми є обов'язковими для органів виконавчої влади, контролю та експертизи, місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій незалежно від

форм власності та відомчої належності, громадських об'єднань і фізичних осіб, які мають ліцензію і здійснюють проектування, будівництво та капітальний ремонт вулиць і доріг населених пунктів». Норми ДБН В.2.3-4-2000 [4] також «розповсюджуються на проектування і будівництво нових і реконструкцію існуючих доріг загального користування».

Таким чином, ДБН В.2.3-5-2001 та ДБН В.2.3-4-2000 не поширюються на учасників дорожнього руху і не можуть безпосередньо використовуватися для регулювання суспільних відносин в галузі дорожнього руху та його безпеки.

Правила дорожнього руху [5] визначають розділювальну смугу як «виділений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.1 або 1.2 елемент автомобільної дороги, який розділяє суміжні проїзні частини» (п. 1.10). Інших ознак розділювальної смуги, зокрема щодо її ширини, Правила дорожнього руху не містять. Через це, як свідчить контент-аналіз, однозначного тлумачення обсягу поняття «розділювальна смуга», на практиці немає; діапазон позицій є досить широким: від завідомо неправильного визнання розділювальною смугою лише конструктивно відокремленого елемента дороги до сумнівного тлумачення як розділювальної смуги навіть подвійної суцільної лінії (розмітка 1.3). До речі, останній варіант формально не суперечить визначенню розділювальної смуги у п. 1.10 Правил дорожнього руху: відповідно до ДСТУ 2587:2010 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування [6] (п. 4.2, табл. 1), ширина кожної із ліній розмітки 1.3 дорівнює ширині ліній розмітки 1.1.

Наявність розділювальної лінії, в свою чергу, впливає на режим дорожнього руху. Зокрема, відповідно до підп. г) п. 12.6. Правил дорожнього руху [5], «поза населеними пунктами на всіх дорогах та на дорогах, що проходять через населені пункти, позначені знаком 5.47, дозволяється рух із швидкістю: ... іншим транспортним засобам ... на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної

розділювальною смугою – не більше 110 км/год., на інших автомобільних дорогах – не більше 90 км/год.».

З огляду на викладене, відсутність у Правилах дорожнього руху конкретно визначеної мінімальної ширини розділювальної смуги знижує ефективність правового забезпечення безпеки дорожнього руху, а також ускладнює правозастосування у сфері відповідальності за перевищення швидкості руху.

Тому вважаємо за доцільне розглянути питання доповнення п. 1.10 Правил дорожнього руху вказівкою на мінімальну ширину розділювальної смуги як її істотну ознаку. В якості варіанту можна розглянути внесення цієї ознаки окремо лише до підп. г) п. 12.6 Правил дорожнього руху, оскільки мінімальна ширина розділювальної смуги критична передусім в контексті обмежень швидкості руху. Конкретна ширина розділювальної смуги в інтересах регулювання правил дорожнього руху та швидкісного режиму мають бути науково-технічно обґрунтованими, передусім – виходячи з міркувань безпеки. На нашу думку, в якості робочого варіанту можна було б розглянути мінімальну ширину розділювальної смуги на рівні 1,5–2 мінімальної ширини смуги руху (4,125–5,5 м) для розділювальних смуг, виділених лише дорожньою розміткою або невисокими конструктивними елементами, та 1–1,5 мінімальної ширини смуги руху (2,75–4,125м) – для розділювальних смуг, виділених конструктивно із застосуванням елементів висотою від 1 м.

Список використаних джерел:

1. Енглезі І. П. Визначення факторів впливу на ймовірність виникнення ДТП / І. П. Енглезі // Наукові нотатки : Міжвузівський збірник. – Луцьк, 2014. – Випуск №46. – С. 166–169.

2. Потапенко І. В. Досвід роботи судово-медичних експертів при ліквідації наслідків дорожньо-транспортної пригоди з масовою загибеллю паломників у Чернігівській області / І. В. Потапенко, Є. М. Касай // Судово-медична експертиза. – 2014. – № 2. – С. 63–65.

3. ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів / затв. Наказом Держбуду України від 11.04.2001 № 89. – К. : Держбуд України, 2001.

4. ДБН В.2.3-4-2000 Сооружения транспорта. Автомобильные дороги / утв. Приказом Госстроя Украины от 07.04.2000 № 66. – К. : Госстрой Украины, 2000.

5. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – стор. 35. – стаття 1852.

6. ДСТУ 2587:2010 Безпека дорожнього руху. Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування / затв. Наказом Держспоживстандарту України від 27.12.2010 № 590. – К. : Держспоживстандарт, 2011.

Чибирик Мар'яна Сергіївна

слухач магістратури 1-го курсу факультету № 1 Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, старший лейтенант поліції

**ВЗАЄМОДІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ ДЕРЖАВНОЇ
ВЛАДИ ТА МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ
З ПИТАНЬ ЗНИЖЕННЯ РІВНЯ АВАРІЙНОСТІ
ТА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ**

На даний час зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму є досить актуальною темою не тільки в Україні, але й в світі загалом. Проводячи аналіз статистики дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) в країнах Європи, Україна займає перше місце за кількістю людських та економічних втрат.