

## **ТЕХНІКО-ЮРИДИЧНІ НОРМИ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРОФІЛАКТИКИ ТА ЗАПОБІГАННЯ ДТП**

**Анохін А. М.**

*здобувач кафедри конституційного та адміністративного права  
Запорізького національного університету*

Сучасний стан суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху в Україні є задовільним, адже офіційна статистика демонструє вкрай негативні показники кількості ДТП із постраждалими, навіть не зважаючи на воєнний стан в Україні та окупацію росією частини Запорізької, Херсонської, Донецької та Луганської областей, а також АР Крим.

Так, Департамент патрульної поліції оприлюднив статистику дорожньо-транспортних пригод з постраждалими в Україні за 2022 рік. Причому, статистика ДТП за минулий рік, з огляду на масштабну агресію проти України, має багато нюансів та враховує не всі дорожньо-транспортні пригоди з потерпілими, які трапились в країні з 24 лютого по 31 грудня 2022 року.

Зокрема, через тривалі бойові дії та окупацію, статистика ДТП у Донецькій, Луганській, Харківській, Запорізькій, Херсонській та Миколаївській областях є не повною. Згідно з оприлюдненими даними, у 2022 році в Україні трапилось 18 628 ДТП з загиблими та травмованими (у 2021 році – 24 521). У минулому році в ДТП загинуло 2 791 громадян (у 2021 році – 3 238), а ще 23 145 були травмовані (у 2021 році – 29 738) [1].

Основні причини ДТП з постраждалими у минулому році були традиційні: перевищення безпечної швидкості – 1 507 загиблих та 9 461 травмованих; порушення правил маневрування – 343 загиблих та 4 830 травмованих; перехід пішоходів у невстановленому місці – 155 загиблих та 467 травмованих; виїзд на смугу зустрічного руху – 148 загиблих та 699 травмованих. Також, у 2022 році було зафіксовано значно менше ДТП з постраждалими, які були скоєні безпосередньо з вини пішоходів. Якщо у 2021 році з вини пішоходів сталося 759 ДТП з постраждалими, то у 2022 році – 498 [1].

Таким чином, дослідження адміністративно-правових засад профілактики та запобігання ДТП в Україні є актуальним та перспективним напрямом дослідження з метою формулювання конкретних пропозицій щодо внесення змін до чинного адміністративно-деліктного законодавства та інших нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Серед усього масиву правових норм, якими врегульовано дорожній рух в Україні особливе місце посідають техніко-юридичні норми, тобто норми адміністративного права, якими закріплені технічні вимоги до транспортних засобів, дорожнього покриття, дорожніх знаків та розмітки, швидкісних режимів тощо.

Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України постановою № 1306 від 10.10.2001 [2], містять значну кількість техніко-юридичних норм, адже в більшості своїй регулюють рух техніки – транспортних засобів, які мають відповідати визначеним технічним характеристикам, а також поведінку водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху, які мають дотримуватися встановлених обмежень швидкості руху, вимог дорожніх знаків та інших суто технічних вимог, встановлених органами публічної адміністрації у вказаних Правилах (щодо напрямів та способів руху, дистанції між транспортними засобами, права пріоритетного проїзду, правил маркування учасників дорожнього руху, видів та форм дорожніх знаків, сигналів світлофорів тощо).

Наприклад, згідно п. 11.6. Правил дорожнього руху, на дорогах, які мають три і більше смуги для руху в одному напрямку, вантажним автомобілям з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, тракторам, самохідним машинам і механізмам дозволяється виїжджати на крайню ліву смугу лише для повороту ліворуч та розвороту, а у населених пунктах на дорогах з одностороннім рухом, крім цього, – для зупинки зліва, в дозволених випадках, з метою завантаження чи розвантаження [2].

Також, до прикладу, згідно з п. 14.5. Правил дорожнього руху, водій транспортного засобу, який виконує обгін, може залишитися на смугі зустрічного руху, якщо після повернення на раніше займану смугу йому доведеться знову розпочати обгін, за умови, що він не створить небезпеки зустрічним транспортним засобам, а також не перешкоджатиме транспортним засобам, які рухаються за ним з більш високою швидкістю [2].

Яскравим прикладом техніко-юридичних норм є п. 31.4. Правил дорожнього руху, згідно з яким забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством за наявності технічних несправностей і невідповідності вимогам, зокрема, якщо шини легкових автомобілів та вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т мають залишкову висоту малюнка протектора менше 1,6 мм, вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т – 1,0 мм, автобусів – 2,0 мм, мотоциклів і мопедів – 0,8 мм (підпункт 31.4.5.) [2].

Актуальним напрямом удосконалення застосування техніко-юридичних норм у сфері безпеки дорожнього руху є правова

регламентація в Правилах дорожнього руху обов'язкового встановлення автоматичних обмежувачів швидкості руху на нових автомобілях, які мають комп'ютеризовані системи управління.

Не менш важливою є правова регламентація обов'язкового встановлення на автомагістралях та в межах міст дорожніх делінеаторів (гумових стовпчиків), які використовуються:

– як роздільники смуг дорожнього руху – відокремлюють смуги дорожнього руху для громадського транспорту, організують рух авто та мототранспорту, а також велосипедів (місця встановлення – автомагістралі, паркінги);

– як обмежувач або як відбійник – у логістичних центрах з вантажопідйомними механізмами, для розділення паркувальних міст, для захисту кутів та стін тощо.

Також цікавим є досвід використання металевих тросів, які протягують між смугами руху, тоді транспортні засоби, які рухаються в протилежних напрямках при випадковому наближенні до такої перешкоди отримують незначні механічні пошкодження, а особлива структура тросів при контакті з транспортним засобом дозволяє плавно знижувати швидкість та ефективно гальмувати.

Найкращим варіантом є повне фізичне розділення смуг руху не тільки на автомагістралях, але й на другорядних дорогах, в межах населених пунктів, що унеможлиблює фронтальні зіткнення транспортних засобів.

Таким чином, техніко-юридичні норми відіграють ключову роль в процесі профілактики та запобігання ДТП в умовах збільшення автопарку в межах зростаючих мегаполісів, швидкості руху сучасних автомобілів. Чинні Правила дорожнього руху потребують удосконалення, зважаючи на негативну статистику ДТП. Зокрема, пропонується приділити більше уваги технічним засобам обмеження швидкості руху транспортних засобів, фізичному розділенню смуг руху в межах населених пунктів, облаштуванню пішохідних переходів автоматизованими системами перекриття руху – висувними перешкодами, бар'єрами тощо.

Вищевикладене обумовлює перспективність подальшого дослідження даної теми з метою формулювання конкретних пропозицій щодо внесення змін до чинних Правил дорожнього руху.

#### **Література:**

1. Хрипун В. Дорожньо-транспортні пригоди в Україні з загиблими та травмованими у 2022 році: поліція назвала цифри. *Судово-юридична газета. Публікації*. 02.02.2023. URL: <https://sud.ua/uk/news/publication/260976-dorozhno-transportnye-proisshestiya-v-ukraine-s->

rogibshimi-i-travmirovannymi-v-2022-godu-politsiya-nazvala-tsifry (дата звернення: 12.05.2023).

2. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України постановою № 1306 від 10.10.2001. Дата оновлення: 11.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/ed20230511#Text> (дата звернення: 12.05.2023).

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-315-9-48>

## **ПОКАРАННЯ ЗА КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ ВИБОРЧОЇ СИСТЕМИ**

**Колодін Д. О.**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
декан факультету цивільної та господарської юстиції  
Національного університету «Одеська юридична академія»*

Покарання є найбільш суворою формою реалізації кримінальної відповідальності і тягне за собою судимість. Покарання є заходом законного примусу, що має публічний характер та застосовується від імені держави, яка єдина наділена правом визначати кримінальну протиправність діяння, його караність, загальні засади призначення покарання, порядок його виконання, підстави й умови звільнення від покарання, систему органів і установ, покликаних застосовувати і виконувати покарання, їх компетенцію. Суть покарання полягає в тому, що засуджений зазнає кари за вчинене кримінальне правопорушення, тобто певних фактичних втрат і обмежень. Кара виступає як один із засобів досягнення виправної та превентивної мети покарання. Покарання це є справедливий акт правосуддя.

Чинне національне законодавство встановлює ряд кримінальних заборон в частині посягання на виборчу систему України (ст. 157-160 КК України). Окремі діяння зазначеного виду відносяться до категорії кримінального проступку (наприклад, ч. 1 ст. 159-1 КК України), нетяжких кримінальних правопорушень (наприклад, ч. 1 ст. 160 КК України) та тяжких (ч. 4 ст. 158-3 КК України).

Всі, без виключень, склади кримінальних правопорушень проти виборчої системи містять альтернативні санкції, які передбачають як ізоляційні, так і неізоляційні види покарань. Пропонується розглянути більш детально.