

5. Сайт Верховного суду України. «Судова практика щодо оцінки електронних доказів», суддя Касаційного цивільного суду у складі Верховного Суду, кандидат юридичних наук, доцент Наталія Сакара, upreme.court.gov.ua/supreme/pres-centr/news/1282146/.

6. Сайт Верховного суду України. «Судова практика ККС Верховного Суду щодо допустимості електронних доказів», суддя Верховного Суду Надія Стефанів.

7. Сайт Верховного суду України. «Докази і доказування в господарському процесі: практика Верховного Суду», секретар Великої Палати Верховного Суду, доктор юридичних наук, професор Віталій Уркевич.

АНАЛІЗ ЗМІН ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ ЩОДО ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ МІКРОМОБІЛЬНИМИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Хоробрих Павло,

*старший науковий співробітник Національного наукового центру
«Інститут судових експертиз імені Засл. проф. М. С. Бокаріуса»
Міністерства юстиції України*

Для більш об'єктивного, усебічного та повного дослідження за призначення судової інженерно-транспортної експертизи, тобто під час проведення технічного оцінювання дій особи, яка керувала гіробордом, електросамокатом, моноколесом тощо на момент виникнення дорожньо-транспортної пригоди, установлення причинового зв'язку між діями / бездіяльністю даної особи та подією дорожньо-транспортної пригоди, і, як наслідок, обґрунтованості та правильності висновку, виникає потреба у визначенні статусу особи (водій або пішохід), а також установленні відповідності / невідповідності дій цієї особи вимогам забезпечення безпеки дорожнього руху.

24 лютого 2023 року набув чинності Закон України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів», згідно з яким електросамокати та моноколеса належать до транспортних засобів, і об'єднали електричні транспортні засоби у дві категорії:

- легкий персональний електричний транспортний засіб: має від одного колеса, електродвигун потужністю до 1000 Вт і розвиває максимальну швидкість до 25 км/год. До цієї категорії належать всі прокатні самокати;

- низькошвидкісний легкий електричний транспортний засіб: має від двох коліс та може їхати зі швидкістю 10–50 км/год. До того ж, пристрої, які їдуть зі швидкістю понад 50 км/год, не належать до цієї категорії, це мотоцикли.

Згідно з термінами Правил дорожнього руху (далі – ПДР), *«водій – 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].

Звертаємо увагу на те, що в наведеному законі відсутні такі важливі, на думку автора, норми:

- обов'язки власників електросамокатів та моноколіс реєструвати їх, або отримувати номерний знак;

- не вимагається від власників отримувати посвідчення водія для керування таким транспортом;

- інформація щодо статусу особи, яка керує мікромобільним транспортним засобом.

Це не дає змоги слідчим органам та суду належним чином надати юридичну оцінку діям такої особи.

Отже, відсутність у законодавстві норм та відсутність розробок із питань теорії та методики автотехнічної експертизи щодо осіб, які керують мікромобільними транспортними засобами, зумовлює необхідність дослідження організаційно-правових, загально-методичних засад судової автотехнічної експертизи в цьому напрямі як джерела доказів під час розслідування злочинів у сфері транспорту.

Актуальність дослідження полягає в об'єктивній необхідності дослідження із розширенням теоретичних, правових, організаційних, методичних та інформаційних основ призначення, виконання, застосування та оцінювання судової автотехнічної експертизи за дорожньо-транспортними пригодами за участі особи, що керувала мікромобільним транспортним засобом, як джерела формування доказової бази під час встановлення істини у справі.

Зважаючи на викладене вище, пропонуємо:

1) ч. 2 ст. 14 «Учасники дорожнього руху» Закону України «Про дорожній рух» [3] викласти в такій редакції:

«До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних засобів, на моноколесах, електросамокатах, гіробордах та інших мікромобільних засобах пересування, велосипедисти, погоничі тварин»;

2) абз. 25 п. 1.10 ПДР викласти в такій редакції:

«Водій – 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 або особа, яка керує моноколом, електросамокатом, гіробордом, іншим мікромобільним засобом пересування. Водієм також є особа, яка навчає керування транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі»;

3) доповнити п. 1.10 ПДР визначенням термінів:

«мікромобільний транспортний засіб – розрахований на одну особу електричний або самобалансуючий чи механічний транспортний засіб»;

«моноколесо – електричний мікромобільний транспортний засіб, уніцикл (моноцикл), що самобалансує, з одним колесом і розташованими по обидва боки від колеса підніжками, призначений для пересування однієї людини»;

4) обумовити в ПДР мінімальний вік, із якого настає право керувати моноколом, – 16 років;

5) доповнити п. 2.3 ПДР такими обов'язковими вимогами до водія будь-якого мікромобільного транспортного засобу: «Під час пересування водій має бути вдягнений у захисний шолом, захисні рукавички, налокітники й наколінники; а темного часу доби та в умовах недостатньої видимості (для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху) використовувати світлоповертальні елементи (стрічку, наліпку, жилет тощо) або бути в одязі, який має світлоповертальні елементи;

6) додати до п. 2.13 ПДР водіїв будь-яких мікромобільних транспортних засобів до категорії A1 учасників дорожнього руху із відповідними правами й обов'язками;

7) додати до п. 12.9 ПДР вимоги щодо обмеження швидкості руху на мікромобільному транспортному засобі до 30 км/год.

Література:

1. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів :

Закон України від 24.02.2023 р. № 2956-IX (зі змін.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> (дата звернення: 09.08.2024).

2. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабміну України від 10.10.2001 р. № 1306 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 09.08.2024).

3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.2003 р. № 3353-XII (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3353-12> (дата звернення: 09.08.2024).

ДО ПИТАННЯ ПЕРСПЕКТИВ ВИКОРИСТАННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ПОРТРЕТІВ У РОЗСЛІДУВАННІ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ОСОБИ

Хорошун Дар'я,
аспірантка

Харківського національного університету внутрішніх справ

Увага до професії психолога невинно зростає, про що свідчать результати конкурсу до закладів вищої освіти зокрема, і запит населення на їх послуги в цілому. Неабияке значення психологи відіграють і в сфері кримінального судочинства, адже тут їм відводиться роль спеціалістів, котрі на підставі власних спеціальних знань вирішують окремі тактичні завдання розслідування, що в комплексі спрямовані на забезпечення повного та всебічного попереднього розслідування.

Злочини проти життя та здоров'я особи є складними в розслідуванні, адже їм притаманна низка ознак, що потребують ретельної оцінки чи зумовлюють потребу проведення комплексу процесуальних заходів. Так, зокрема, умисні вбивства можуть бути вчинені в стані сильного душевного хвилювання, а отже, важливо з'ясувати чи дійсно особа перебувала в цьому особливому стані, чим зумовлено його появу тощо. Поширеним є скоєння умисних вбивств з особливою жорстокістю, що нерідко супроводжується розчленування трупів, понівеченням обличчя з метою унеможливлення швидкої ідентифікації особи потерпілого, вжиттям низки інших заходів, спрямованих на приховання тіла і в цілому події злочину. Ураховуючи викладене, особливо важливо зауважити про доцільність використання всіх передбачених кримінальним процесуальним законодавством можливостей і методів