

# Конспект лекцій

до дисципліни «Правове регулювання дорожнього руху»

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про дорожній рух» (із змінами, внесеними згідно із Законами від 03.06.2014 р. №1303-VII) / Відомості Верховної Ради України. – 1993. - № 31. – стаття № 338.
2. [Иларионов В.А.](#) Правила дорожного движения и основы безопасного управления автомобилем / [В. А. Иларионов](#), [А. А. Куперман](#), [В. М. Мишурин](#) . – М. : Транспорт, 1995 . – 445 с.
3. [Коноплянко В. И.](#) Организация и безопасность дорожного движения : учебник для вузов по специальности, направления "Организация перевозок и управление на транспорте (Автомобильный транспорт)" / [В. И. Коноплянко](#) . – М. : Высшая школа, 2007 . – 383 с.
4. Куниця А.В. Методичні вказівки до виконання практичних занять з дисципліни "Правове регулювання дорожнього руху"(для студентів напрямку підготовки 6.070101 спеціальності "Організація і регулювання дорожнього руху")) №16/64 / А.В. Куниця, М.С. Виноградов, А.В. Меженков. – Електрон. дані. – Горлівка: ДВНЗ «ДонНТУ» АДІ, 2011.

## **ЛЕКЦИЯ №1**

### Тема 1: «Система правового регулювання дорожнього руху.»

#### 1.1 Державне управління у сфері дорожнього руху

В Україні створена державна система забезпечення безпеки дорожнього руху, сутність якої полягає у тому, що всі міністерства і відомства, що мають відношення до дорожнього руху, усі посадові особи й громадяни зобов'язані забезпечувати дотримання загальнодержавних нормативів, спрямованих на запобігання аварійності під час дорожнього руху і її наслідків.

Державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами державної виконавчої влади та спеціально уповноваженими на це державними органами. Законом України "Про дорожній рух" визначена їх компетенція.

Безпосереднє виконання завдань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху покладене на Державну автомобільну інспекцію (ДАІ), яка є складовою частиною міліції і входить в систему МВС України. Апарати ДАІ є структурними підрозділами органів внутрішніх справ. У МВС України є Головне управління Державної автомобільної інспекції. В управліннях внутрішніх справ відповідних областей діють управління (відділи) ДАІ, а в міських та районних органах внутрішніх справ – відділення (відділи, групи) державтоінспекції. Крім цього, до складу ДАІ входять стройові підрозділи дорожньо-патрульної служби, підрозділи дорожнього нагляду, реєстраційно-екзаменаційні підрозділи, спеціалізовані монтажно-експлуатаційні, а також інші підрозділи, діагностичні станції для проведення періодичних технічних оглядів автотранспортних засобів. На базі відділень спеціальної служби міліції, відділень міліції на контрольно-пропускних пунктах, спеціальних стаціонарних пунктах міліції та стройових підрозділів дорожньо-патрульної служби, що обслуговують дороги державного значення, створено відділи дорожньої міліції на автомагістралях.

## 1.2 Правова основа функціонування державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху

Забезпечення безпеки дорожнього руху – предмет постійної уваги органів державної виконавчої влади. Правову основу функціонування державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху складають постанови Кабінету Міністрів України та Закони України.

Основним державним нормативним актом, що визначає правові та соціальні основи дорожнього руху, є Закон України "Про дорожній рух". Мета цього закону – захист життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху та охорони навколишнього середовища.

Закон регулює громадські відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки і визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання.

Правову основу організації дорожнього руху складають Правила дорожнього руху (ПДР). В Україні встановлено правосторонній рух транспортних засобів. Порядок початку руху, зміни руху за напрямком, розташування транспортних засобів і пішоходів, вибір швидкості руху та дистанції, обгону та стоянки, проїзду перехресть, пішохідних переходів і залізничних переїздів, зупинок транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми світловими приладами, правил користування пішоходів, проїзду велосипедистів, а також питання організації руху та його безпеки регулюються Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою №1306 Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. із подальшими уточненнями (останні зміни набули чинності 18.06.2014 (Постанова КМУ № 162 від 04.06.14)).

Серед інших нормативних актів, що регулюють безпеку дорожнього руху, важливе місце посідають Закон України "Про міліцію", постанови Кабінету Міністрів України, кодекси, положення, настанови і правила, Положення про

Міністерство внутрішніх справ України, Положення про Головне управління Державної автомобільної інспекції МВС України, Положення про Державну автомобільну інспекцію, Положення про порядок видачі посвідчення водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, Настанова по дорожньо-патрульній службі державної автомобільної інспекції МВС України, Правила державної реєстрації та обліку автомобілів, самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів всіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, Правила проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорту та причепів, Правила дорожнього руху, Положення про дорожню міліцію Державної автомобільної інспекції МВС України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний кодекс України.

### 1.3 Визначення проблем, які пов'язані з безпекою дорожнього руху в Україні

У транспортній системі України автомобільний транспорт має широку сферу застосування як самостійний вид транспорту, а також як з'єднуючий ланцюг між іншими видами транспорту. На автомобільному транспорті здійснюється перевезення людей і вантажів, надаються інші транспортні послуги і він характеризується високою маневреністю, що дає можливість перевезення від пункту відправки до пункту призначення без перевантаження по шляху пересування. З іншого боку, автомобільний транспорт є джерелом підвищеної безпеки для людей, вантажів, що перевозяться, навколишнього середовища.

Людина, її життя, здоров'я і безпека відповідно до Конституції України визнані найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак порівняно з країнами Європи стан безпеки дорожнього руху в Україні можна охарактеризувати, як вкрай незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму.

Щорічно тисячі громадян нашої держави гинуть, стають інвалідами, що спричиняє глибокі душевні страждання мільйону громадян – як самим потерпілим, так і їх близьким та родичам.

Непоправною втратою для суспільства є загибель або каліцтво дітей, молоді, це завдає величезної шкоди майбутньому держави.

Відносна кількість загиблих в Україні у 7 – 10 разів більша, ніж у розвинених країнах. Наслідки дорожніх транспортних пригод (ДТП) в Україні завдають збитків у розмірі 1,4 % ВВП. Через кілька років кількість автомобілів, ризики аварійності й збитки подвояться. Якщо не вжити кардинальних заходів з підвищення безпеки на дорогах, будуть стримуватися інвестиції в економіку країни, через небезпеку пересування та транспортування. Важливим аспектом міжнародних відносин є ставлення до життя і здоров'я людини.

#### 1.4 Аналіз причин виникнення проблем, які пов'язані з безпекою дорожнього руху в Україні

Стан безпеки дорожнього руху в Україні й наслідки ДТП є одними з найгірших у Європі. За останні десять років внаслідок 391 134 ДТП загинуло 62 141 особа, травмовано – 445 832 особи. У 2010 році в Україні зареєстровано 45,5 тис. ДТП, в яких загинуло 6867 і травмовано 55,6 тис. осіб. Кожний шостий з травмованих у ДТП потребує постійного стороннього догляду і соціального захисту з боку держави.

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн автомобілів у 7 разів більше ніж в ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5 – 5 разів вища.

Кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13 % від загиблих у дорожніх пригодах усієї Європи, тоді як кількість автомобілів складає лише 2 % від усього європейського автомобільного парку. Ймовірність потрапити в дорожньо-

транспортну пригоду зі смертельним наслідком в Україні у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах. Україна потрапила у групу країн найвищого ризику щодо безпеки пішоходів.

У 2010 році загибель більше 74 % постраждалих в ДТП спричинена порушеннями правил дорожнього руху водіями, переважно приватного автотранспорту. Основними причинами ДТП, які призвели до смертельних наслідків є: невідповідна швидкість руху (49 %); порушення правил маневрування (21 %); виїзд на смугу зустрічного руху (20 %); керування транспортом у нетверезому стані (5 %); порушення правил проїзду перехресть (4 %).

Таким чином, для усунення негативного стану, який є в сфері безпеки дорожнього руху, в Україні розроблена державна програма підвищення безпеки дорожнього руху в Україні.

Метою Державної Програми підвищення безпеки дорожнього руху в Україні є розроблення нормативно-правових документів та заходів, направлених на зменшення до 2012 року вдвічі кількості фатальних випадків під час ДТП, підвищення рівня безпеки, створення перспективної та ефективної системи управління у сфері дорожнього руху.

#### 1.5 Недоліки і способи розв'язання проблем, пов'язаних з безпекою дорожнього руху в Україні

В Україні є недосконалими законодавство про безпеку дорожнього руху (БДР) та система управління безпекою. Функції управління, виконання а також функції контролю за виконанням та за ефективністю управління покладено на один і той же орган – Міністерство внутрішніх справ України. Така організація управління не ефективна, оскільки порушено основні принципи побудови системи управління; відсутній незалежний позавідомчий орган державного управління безпекою дорожнього руху; не розділені функції виконання та функції контролю за виконанням обов'язків забезпечення БДР між виконавчими органами

влади; законодавством не встановлено завдання та відповідальність виконавців за неналежне виконання покладених функцій.

Відсутні конкретні вимірні цілі та відповідальність виконавців за їх реалізацію. Не забезпечено об'єктивне, незалежне, незацікавлене формування висновків чи рішень стосовно розслідування ДТП. Орган, що зобов'язаний контролювати власну ефективність і давати оцінку своїй роботі та на підставі цього, удосконалювати систему – не забезпечує об'єктивності й ефективності. Три чверті загиблих в ДТП громадян ДАІ МВС визначила як таких, що загинули з вини водіїв. Разом з тим, ДАІ відповідальна за допуск водіїв до керування колісними транспортними засобами (КТЗ) і вона ж контролює їх під час руху.

У переважній більшості країн до функцій дорожньої поліції віднесено чотири функції: контроль за дотриманням вимог правил дорожнього руху на вулицях та дорогах; безпосереднє керування дорожнім рухом на вулицях та дорогах; первинний розбір та реєстрація ДТП; допомога водіям та пішоходам. В Україні ДАІ неефективно виконує десятки функцій.

Напрямки удосконалення системи управління:

1. Утворити державний комітет (агентство) з управління системою безпеки дорожнього руху.

2. Реформувати ДАІ МВС в орган дорожнього нагляду та регулювання руху.

3. Визначити сферу відповідальності учасників та конкретні вимірні цілі для кожного центрального та місцевого органу влади щодо удосконалення системи управління БДР та зменшення рівня аварійності.

- а) Дослідження проблем безпеки дорожнього руху, системи аналізування ДТП та їх статистичного обліку.

ДТП – явище, що піддається раціональному аналізу і коригувальним діям. Однією з причин високого рівня аварійності та неефективності управління безпекою руху є недостатнє дослідження причин виникнення ДТП, причинно-наслідкових зв'язків та факторів впливу до та після ДТП, наслідків введення нормативно-правових актів та змін в організації управління безпекою руху.

Має місце висока смертність від таких причин ДТП як перевищення швидкості та виїзд КТЗ на смугу зустрічного руху які фіксуються у протоколах про ДТП і визнаються остаточними причинами ДТП. Але причини, які призвели до порушень правил дорожнього руху не вивчаються, а попереджувальні заходи не вживаються.

Потребує удосконалення існуюча система аналізу аварійності на автомобільному транспорті. Щоб отримати об'єктивну картину безпеки дорожнього руху, необхідно ввести питомі показники та порівнювати їх з показниками інших країн та із власними, за попередні періоди.

Відсутнє дослідження причин високої тяжкості ДТП, зокрема з огляду на невикористання ременів безпеки, на конструкцію та технічний стан транспортного засобу.

Реєстрація ДТП та порядок ведення статистичних спостережень за ДТП не в повній мірі передбачає наявність об'єктивних статистичних даних стосовно кількості загиблих та травмованих в аваріях учасників дорожнього руху: водіїв, пішоходів, пасажирів, велосипедистів та інших.

Відсутній єдиний Державний реєстр транспортних засобів. Державну і відомчу реєстрацію здійснюють не за єдиними нормативними документами. Точну кількість КТЗ складно встановити достовірно.

Відсутність спеціальної процедури встановлення причин ДТП на базі обґрунтованих експертних методик не дає змоги отримати об'єктивні дані про причини аварійності й розробити ефективні профілактичні заходи.

Напрямки удосконалення:

1. Удосконалити та закріпити у законодавстві правила та порядок розслідування, збір інформації та аналізування ДТП, їх статистичні дослідження, гармонізовані з європейськими, методи обробки, зберігання та використання.

2. Створити реєстр ДТП, що мали тяжкі наслідки, з метою аналізування та управлінського реагування; коригування правил, вимог, стандартів, програм; отримування інформації про ДТП від діяльності страховиків; підвищення якості



підготовки водіїв; планування попереджувальної роботи; оцінювання профілактичної роботи державних органів та суб'єктів господарювання.

3. За результатами системних досліджень розробити класифікацію чинників, що сприяють безпеці чи викликають порушення.

4. Розслідування причин ДТП, в яких загинула людина або три і більше особи тяжко поранено, мають виконувати бригади фахівців за участю фахівців МВС, Мінтрансзв'язку, МНС, Мінохоронздоров'я, прокуратури, експертів з безпеки КТЗ та з медичних питань, створюваної наказом МНС.

5. Закріпити за провідними науково-дослідними інститутами, університетами функції провідних науково-методологічних організацій за напрямками для супроводу розроблення проблем безпеки дорожнього руху.

6. Забезпечити збір, аналіз та узагальнення результатів науково-дослідних робіт щодо проблем безпеки дорожнього руху провідних спеціалізованих наукових закладів України та інших країн, рекомендацій міжнародних організацій.

7. Передбачати у Державному бюджеті України фінансування наукових досліджень з питань безпеки дорожнього руху за поданням центральних органів виконавчої влади.

б) Система підготовки водіїв та її моніторинг.

Рівень підготовки водіїв не відповідає світовому.

Вимоги до навчальних закладів, що готують водіїв, занижені. Значна кількість курсантів не одержують необхідні знання та навички з практики водіння автомобіля в звичайних та критичних ситуаціях. Нинішнє викладання у багатьох випадках, спрямовано на підготовку до екзамену, а не на теоретичне і практичне навчання безпечному водінню. Іспит на отримання права з водіння не забезпечує відповідність водіїв вимогам дорожньої безпеки. Видачу посвідчення водія помилково розглядають як закінчення навчання безпечному водінню, тоді як в дійсності він вступає в період підвищеного ризику, протягом якого поволі набуває досвіду. «Молодими» водіями зі стажем до 2-х років (яких до 5 %) скоєно ДТП 22 %, що сталися з вини водіїв, а зі стажем до 5-ти років (12,5 %) – 40 % [3].

Необхідно корінним чином змінити програми підготовки водіїв, приділивши основну увагу практичним навикам керування, елементам «контраварійної підготовки». Важливим також є здійснення постійного моніторингу системи підготовки водіїв КТЗ з впливом на ситуацію через систему ліцензування діяльності, що покращило б якість навчання та рівень підготовки водіїв.

Реєстр ДТП з тяжкими наслідками має відповісти на питання: вихованці якої школи водіїв, якого інструктора не підготовлені до безпечного керування КТЗ та яким школам заборонити навчання?

Напрямки удосконалення:

1. Перегляд системи підготовки водіїв, цілей і стандартів професійнотехнічної освіти водіїв, робочих навчальних планів і програм відповідно до вимог безпеки дорожнього руху.

2. Привести вимоги до автошкіл і викладачів у відповідність до потреб якості навчання та необхідного рівня підготовки. Провести акредитацію автошкіл на державному, а не на відомчому рівні.

3. Увести моніторинг якості навчання та рейтинг викладачів для врахування їх при ліцензуванні (сертифікації) автошкіл.

4. Посилити вимоги до порядку проведення іспитів на право одержання посвідчення водія та щодо створення об'єктивних та відповідальних екзаменаційних комісій та створити систему незалежної кваліфікаційної атестації водіїв, передбачивши в ній роль роботодавців, удосконалити порядок проведення кваліфікаційних іспитів.

5. Законодавчо забезпечити обмеження для “молодих” водіїв щодо максимальної швидкості протягом перших двох років та маркування автомобіля такого водія, щоб привернути увагу інших учасників руху та органів контролю.

6. Увести, як обов'язкові, теоретичні й практичні навчальні курси контраварійної підготовки водіїв.

7. Забезпечити підготовку викладачів автошкіл та екзаменаторів з тематики дорожньої безпеки. Передбачити курси та семінари підвищення кваліфікації для

професійного навчання на європейському рівні викладачів та екзаменаторів. Із застосуванням персональних комп'ютерів та електронних тренажерів створити на сучасному технічному рівні навчальні курси та засоби навчання, а також учбові програми практичного оволодіння умінням та навичками безаварійного керування автомобілем.

8. Передбачати для водіїв-початківців подальше навчання для викорінення найбільш серйозних помилок у керуванні транспортними засобами, поступово розповсюджувати цю методику на всіх водіїв, щоб вони могли періодично проходити корисні нові курси.

9. Застосувати спеціальні програми навчання та тестування для осіб, що тяжко піддаються навчанню; для водіїв, які систематично порушують правила дорожнього руху; для водіїв, яких тимчасово позбавили права керувати транспортними засобами внаслідок скоєних ними ДТП, чи з інших причин, передбачених законодавством.

#### в) Управління дорожнім рухом.

Управління дорожнім рухом є незадовільним через недосконалі технічні засоби організації дорожнього руху (дорожні знаки, попереджувальні надписи, розмітка, світлофори, огорожі, світлова сигналізація), так і через недоліки у регулюванні руху.

Повільно впроваджують автоматизовані системи управління дорожнім рухом, значна частина світлофорних об'єктів застаріла та не відповідає європейським вимогам. Не в повній мірі відповідає сучасним вимогам інфраструктура вулиць та автомобільних доріг. Під час їх будівництва та реконструкції не завжди облаштовують надземні й підземні пішохідні переходи та спеціальні велосипедні доріжки, наявність яких могла б значно скоротити дорожньо-транспортний травматизм.

Відсутність смуг руху пасажирського громадського транспорту погіршує ефективність роботи транспорту загального користування, в результаті чого збільшується кількість індивідуального транспорту. Це сприяє перевантаженню транспортних магістралей, створенню умов для виникнення ДТП.

Важливими чинниками підвищення ризику ДТП є реклама, що розміщена в межах зони руху вулиці, дороги, над смугами руху, на автомобілях, розміщення зупинок транспорту загального користування під шляхопроводами, на мостах та шляхопроводах, у небезпечних місцях. Не застосовуються сучасні засоби допомоги водіям під час руху у вигляді радіопередач стосовно перевантаженості вулиць та доріг, об'їздів.

Напрямки удосконалення:

1. З метою удосконалення управління дорожнім рухом необхідно визначити у законодавстві мінімально необхідні обов'язкові вимоги до регуляторного та інформаційного забезпечення дорожнього руху.

2. Розробити та реалізувати програми створення шляхопроводів через магістральні дороги і вулиці, залізничні колії.

3. Привести у відповідність до законодавства та безпечних умов функціонування зупинки громадського транспорту, відвести окремі смуги руху для громадського транспорту.

4. Переглянути та ввести в законодавство вимоги щодо безпечного для дорожнього руху розміщення об'єктів реклами.

5. Запровадити постійний вихід радіопередач з інформацією та рекомендаціями ДАІ щодо стану аварійності, завантаженості магістралей, „заторів”, маршрутів можливого об'їзду і т. ін.

г) Контроль за виконанням правил дорожнього руху.

Відсутність системного контролю за дотриманням водіями ПДР, а також прогресивної системи покарань за порушення значно погіршили їх дисципліну на вулицях і дорогах. Значний вплив на погіршення дисципліни водіїв створило виготовлення спеціальних посвідчень та номерних знаків, що дозволяло їх власникам безкарно порушувати законодавство про дорожній рух та укорінити нерівні права водіїв на дорогах. Крім того, що такі водії є небезпечними, вони провокують інших водіїв порушувати правила дорожнього руху та значно знижують їх самодисципліну.

Не сприяли підвищенню дисципліни руху водіїв внесені зміни до

адміністративного законодавства України щодо заборони вилучення посвідчень водія через допущені грубі порушення ПДР, заборони експлуатації транспортних засобів зі зняттям номерних знаків без адекватної заміни іншими механізмами впливу [4].

Покарання повинно бути невідворотним, справедливим, відповідним фактичній тяжкості вчинку, документально доведеним і мати виховне значення.

Напрямки удосконалення:

1. Досвід багатьох країн свідчить, що за рахунок виховної роботи не вдається переконати водіїв не перевищувати швидкість. Ефективною є політика примусу, яка призвела до принципового зменшення кількості порушень та тяжких наслідків ДТП у європейських країнах.

2. Удосконалення системи попереджень водіїв про порушення ПДР, документування порушення ПДР, занесення інформації про порушників до єдиного реєстру, сплата штрафу, судовий захист інтересів водія.

3. Класифікувати порушення ПДР залежно від їх потенціальної небезпеки і встановити відповідні заходи впливу: усне попередження, нарахування штрафних балів, накладення штрафу, повторний екзамен з Правил дорожнього руху, вилучення на один місяць посвідчення на право керування.

4. Визначити 10 небезпечних видів порушень, за якими контролювати ефективність роботи інспекторів дорожньої служби.

5. Удосконалити систему контролю, фіксації та документування фактів порушень ПДР з використанням сучасних технічних засобів (радарів, фото-відео камер, алкотестерів тощо).

6. За перевищення швидкості розмір штрафів встановити прогресивно у залежності від ступеню перевищення.

7. Запровадити жорсткий контроль за обов'язковим використанням ременів безпеки, мотошоломів.

д) Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху.

Медична допомога після ДТП має вирішальне значення для життя половини постраждалих в ДТП. З причин надання медичної допомоги несвоєчасно і не в належному обсязі гине 13 % постраждалих у ДТП.

Серйозні проблеми маємо з допуском кандидатів у водії КТЗ, організацією контролю за медико-біологічними і психофізіологічними показниками готовності до щоденної роботи, дотримання режиму роботи та відпочинку водіями.

Учасники дорожнього руху практично не готові для надання долікарської допомоги. КТЗ не укомплектовані належними медикаментами і матеріалами. Лікарська і лікарняна допомога не спроможна надати належну допомогу через відсутність необхідного фінансування. Не вистачає лікарів, медикаментів, матеріалів, лікарняних ліжок, постільної білизни, транспорту, пального. Не має в доступній широкому загалу формі інформації і засобів її передачі стосовно того, де і в якому обсязі можливо отримати лікарську і лікарняну допомогу. Все це суттєво віддаляє Україну від європейської норми “Золотої години”.

Водії автобусів, беручи на себе відповідальність за життя 40 – 50 пасажирів, не мають інформації, щодо розміщення медичних закладів та їх телефонів на маршруті прямування, не мають необхідних медичних засобів та необхідної підготовки стосовно дій в екстремальній ситуації і надання першої медичної допомоги.

Напрямки удосконалення:

1. Досліджувати медичні аспекти тяжкості наслідків ДТП та розробляти заходи для надання своєчасної медичної допомоги з метою зменшення кількості смертельних випадків та тяжкості наслідків ДТП.

2. Розробити та закріпити у законодавстві завдання, функції і відповідальність закладів медицини, Державної служби медицини катастроф щодо забезпечення медичної допомоги потерпілим у ДТП, яка гарантувала б надання необхідної медичної допомоги у будьякій точці території України не пізніше 30 – 60 хвилин після ДТП.

3. Законодавчо закріпити мінімум необхідної медичної допомоги після ДТП – за обсягами, часом, видом і місцем скоєння ДТП, кваліфікації персоналу,

наявності медичних засобів, засобів евакуації та найближчої стаціонарної допомоги.

4. Забезпечити водіїв автобусів мобільним зв'язком, а усіх учасників руху телефонними номерами медичних та рятувальних служб, що розташовані в місцевості перебування.

5. Удосконалювати медичну підготовку водіїв, працівників ДАІ та МНС, що приймають участь у рятувальних роботах.

6. Розробляти та випускати популярну медичну літературу про надання першої допомоги для усіх категорій учасників дорожнього руху.

7. Унеможливити допуск КТЗ до дорожнього руху не укомплектованих медичним обладнанням та аптечками. Затвердити норми щодо комплектації медичних аптечок для різних класів КТЗ і видів перевезень.

є) Вплив безпечності конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів на аварійність та на тяжкість наслідків ДТП.

В Україні не достатньо врегульовані вимоги до властивостей конструкції, щодо пасивної та активної безпеки КТЗ, оскільки застосовують тільки 29 обов'язкових вимог, тоді як РФ – 84, ЄС – 59.

Однією з причин аварійності, що тягне за собою тяжкі наслідки, є технічна несправність КТЗ. В Україні недосконала статистикою організація спостережень. Так, рівень ДТП з причин несправності транспортних засобів становить менше 1 %, в той же час у європейських країнах, де експлуатують більш нові автомобілі, з цієї причини скоюється 12 – 25 % ДТП.

Небезпечним є внесення несанкціонованих змін у конструкцію КТЗ, що експлуатуються. Відсутність експертизи впливу параметрів конструкції КТЗ на тяжкість наслідків ДТП, за участю профільних фахівців, не дозволяє одержати об'єктивні дані та вжити ефективні заходи.

Напрямки удосконалення:

1. Залучати фахівців з активної та пасивної безпеки до експертиз причин ДТП та його наслідків. Передбачити в законодавстві процедури доведення результатів розслідувань ДТП до органів сертифікації КТЗ.

2. Запровадити вимоги до технічного стану КТЗ відповідні європейському законодавству.

3. Запровадити відповідний Женевській Угоді 1958 року і Директиві 70/156/ЕЕС технічний регламент щодо затвердження конструкції, допуску до експлуатації та використання колісних транспортних засобів, забезпечення відповідності транспортних засобів вимогам безпеки на усіх стадіях їхнього життєвого циклу: від розроблення конструкції до утилізації.

4. Сприяти формуванню суспільної думки про те, що економія за рахунок зниження безпечності конструкції транспортних засобів неприпустимі, зволікання з запровадженням сучасних технічних вимог погіршує безпеку руху і конкурентоспроможність вітчизняної продукції.

5. Запровадити заходи щодо оновлення парку транспортних засобів, за яких експлуатація старих автомобілів стане економічно недоцільною.

6. Запровадити вимоги до процедур переобладнання КТЗ та до випробувань переобладнаних КТЗ.

7. Запровадити сучасні вимоги до характеристик конструкції автобусів щодо активної та пасивної безпеки, до наявності в конструкції автобусів додаткової гальмівної тривалої дії та антиблокувальної систем, безпечних сидінь, тахографів, несівного каркасу автобусів, стійкого проти деформування у разі перекидання.

ж) Робота з пішоходами та дітьми.

Пішоходи, особливо діти, є найбільш незахищеними учасниками дорожнього руху. Тільки у 2006 році в Україні за участю дітей сталося 3237 ДТП, в яких 260 осіб загинуло і 3702 – травмовано. Адміністративна і профілактична робота з пішоходами проводиться вкрай недостатньо через недосконалість законодавства.

Напрямки удосконалення:

1. Удосконалити законодавство щодо вимог виконання ПДР пішоходами та щодо захисту інтересів, життя і здоров'я пішоходів у дорожньому русі.



2. Внести зміни у програми дошкільного та шкільного навчання дітей. Стимулювати в школах поширення освіти з питань дорожньої безпеки. Давати дітям, ще в дошкільному віці, початкове уявлення про основи БДР, навчати їх нормам поведінки в якості пішоходів та водіїв двоколісних транспортних засобів.

3. Запровадити систематичні телевізійні, художні, інформаційні та навчальні передачі, спрямовані на роз'яснення, ілюстрування проблем БДР та виховання населення, зокрема, дітей і батьків, стосовно того, що життя безцінне, а дорожній рух – лише один з багатьох засобів, який має давати життю лише переваги.

4. Оскільки пішоходи часто вважають, що ПДР стосуються лише водіїв КТЗ, доцільно видати окремо норми і правила поведінки пішоходів (зокрема, дітей) у дорожньому русі.

з) Вплив технічного стану вулиць та доріг на безпеку дорожнього руху.

Кількість ДТП через незадовільний стан вулиць та доріг залишається високою. Протягом 2010 року кількість ДТП з причин незадовільного технічного стану вулиць в Україні становила 9,7 тис., а за умов незадовільного технічного стану доріг – 2,7 тис. Кількість загиблих в цих ДТП становить відповідно – 1057 і 705 чоловік.

Генеральне планування та проектування загальнодержавних та регіональних центрів, адміністративних, культурних та промислових центрів в Україні відбувається без врахування необхідності зменшення масової рухомості населення, зменшення потреби в поїздках і, як наслідок, зменшення ДТП, втрат пов'язаних з ДТП та витрат пального і забруднення довкілля. Єдиний в місті адміністративно-культурний центр, відокремлені спальні масиви, породжують великі потоки транспорту.

Дороги виконані в одному рівні, не мають узбіччя з твердим покриттям, вулиці не забезпечені розподільними спорудами зустрічних потоків, слабка інформативність дорожньої інфраструктури.

Напрямки удосконалення:

1. Під час планування і забудови міст перевагу надавати проектам, що передбачають меншу потребу у транспортуванні та менші ризики ДТП.

2. Підвищити до європейського рівня якість будівництва, ремонту, утримання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів та організації на них безпечного руху.

3. Забезпечити пріоритетне фінансування створення належних умов безпеки руху в місцях концентрації ДТП, будівництва доріг та пішохідних переходів з перетином на різних рівнях.

4. Покращити видимість та освітлення пішохідних переходів, автобусних зупинок у населених пунктах, дорожніх знаків і розмітки.

5. У проектах доріг передбачати лише узбіччя з твердим покриттям.

## Тема 2: «Участь державних і виконавчих органів влади в забезпеченні безпеки дорожнього руху»

### 2.1 Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху

До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить:

- підготовка проектів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України;
- визначення повноважень органів виконавчої влади і управління;
- формування державних органів управління у сфері дорожнього руху, керівництво їх діяльністю;
- розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний, залізничний, повітряний, водний);
- фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;
- координація діяльності міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки;
- контроль за виконанням законодавства про дорожній рух;
- визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки;
- встановлення єдиних вимог щодо проектування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва;
- встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні;
- визначення порядку видачі ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних

засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху;

- визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх державного технічного огляду;

- визначення порядку оформлення і видачі погоджень та дозволів, надання інших послуг, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також визначення розміру плати за оформлення і видачу таких погоджень та дозволів, надання відповідних послуг;

- встановлення правил приймання іспитів зі знань Правил дорожнього руху і навичок керування транспортними засобами;

- встановлення єдиних вимог і затвердження типових навчальних програм для учасників дорожнього руху, формування належної дорожньої культури та організація навчання різних груп населення правилам дорожнього руху.

## 2.2 Компетенція органів законодавчої й виконавчої влади областей і міст республіканського підпорядкування

До компетенції органів законодавчої і виконавчої влади областей і міст республіканського підпорядкування у сфері дорожнього руху належить:

- прийняття нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України;

- затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

- державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, за діяльністю підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання щодо планування та виконання заходів з безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;

- формування фондів для фінансування державних програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;
- забезпечення розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, їх утримання та охорони;
- керівництво діяльністю по організації дорожнього руху;
- організація вивчення населенням Правил дорожнього руху, проведення виховних заходів серед різних соціально-вікових груп населення щодо його безпеки;
- організація підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвиток мережі відповідних навчальних закладів;
- організація та здійснення заходів для надання медичної допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних пригод та медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;
- керівництво роботою по пропаганді безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;
- контроль за сплатою державних і місцевих податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху;
- організація забезпечення індивідуальних власників транспортних засобів платними стоянками та колективними гаражами;
- вирішення інших питань дорожнього руху.

## 2.3 Компетенція міської й районної ради народних депутатів, міської і районної виконавчої влади

До компетенції міської і районної ради народних депутатів, міської і районної виконавчої влади у сфері дорожнього руху належить:

- виконання вимог законодавства та рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

- розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху і його безпеки;
- формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху його безпеки;
- контроль за підготовкою й підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг;
- організація будівництва, реконструкції, ремонту автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;
- установа порядку й здійснення заходів для забезпечення охорони транспортних засобів на платних стоянках і в колективних гаражах;
- керівництво і контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності й господарювання, за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;
- контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод і впровадженням заходів у місцях їхньої концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг і залізничних переїздів;
- організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їхньою реалізацією;
- накладення в межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства в сфері дорожнього руху і його безпеки;
- керівництво роботою по стягненню податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху.

Міська і районна ради народних депутатів уповноважені розглядати і вирішувати інші питання, що у відповідності з чинним законодавством відносяться до їх ведення.

## 2.4 Компетенція селищної й сільської рад народних депутатів і їхніх виконавчих органів

До компетенції селищної й сільської рад народних депутатів та їхніх виконавчих органів у сфері дорожнього руху належить:

- ☐ забезпечення виконання вимог законодавства та рішень центральних органів державної виконавчої влади України з питань дорожнього руху і його безпеки;
- ☐ розробка, затвердження й виконання місцевих програм безпеки дорожнього руху;
- ☐ створення позабюджетних фондів для додаткового фінансування заходів щодо безпеки дорожнього руху;
- ☐ організація й контроль за діяльністю підприємств з питань дорожнього руху і його безпеки;
- ☐ сприяння створенню на території селищної чи сільської ради народних депутатів підприємств та організацій для надання платних послуг, зв'язаних з підготовкою й підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів;
- ☐ сприяння діяльності щодо утримання в безпечному для дорожнього руху стані автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та їхньої облаштованості об'єктами сервісу;
- ☐ сприяння організації та здійсненню медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах та інших заходах щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;
- ☐ проведення серед різних соціально-вікових груп населення профілактичних заходів щодо безпеки дорожнього руху;
- ☐ вивчання населенням Правил дорожнього руху;
- ☐ здійснення заходів для профілактики дитячого шляхово-транспортного травматизму.

## 2.5 Компетенція власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів

До компетенції власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів уповноважених ними органів у сфері дорожнього руху належить:

- розробка програм та здійснення заходів для розвитку, удосконалення, ремонту та утримання в безпечному для дорожнього руху стані доріг, вулиць і залізничних переїздів, зон відчуження;
- визначення структур керування, проектування, будівництва, утримання доріг, вулиць і залізничних переїздів;
- участь у розробці положень про спеціальні структури керування дорожнім рухом;
- компенсація витрат власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортні пригоди сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, за рішеннями судових органів;
- забезпечення безпечних, економічних і комфортних умов дорожнього руху;
- організація та здійснення заходів, спрямованих на захист навколишнього природного середовища;
- забезпечення учасників дорожнього руху інформацією з питань стану аварійності й дорожнього покриття, гідрометеорологічних та інших умов;
- роз’язання питань експлуатації автомобільних доріг, вулиць залізничних переїздів у надзвичайних ситуаціях;
- передача права на експлуатаційне утримання доріг, вулиць і залізничних переїздів іншим юридичним особам;
- визначення нормативів та виділення необхідних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів;



- передача права на будівництво комунальних та інших споруд, прокладання комунікацій, на захисні роботи і споруди, сервісні споруди та обладнання відповідно до чинного законодавства;
- проведення робіт по створенню і утриманню придорожніх зелених насаджень та інше;
- термінове усунення пошкоджень на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах;
- влаштування місць для зупинок транспортних засобів, стоянок і відпочинку учасників дорожнього руху та створення інших об'єктів дорожнього сервісу;
- розробка та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів системами термінового зв'язку для виклику міліції, швидкої медичної та технічної допомоги;
- обладнання доріг, вулиць та залізничних переїздів технічними засобами регулювання дорожнього руху та їх утримання;
- проведення лінійного аналізу аварійності на підвідомчих автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах;
- виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП і впровадження у таких місцях відповідних заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху;
- погодження маршрутів перевезення небезпечних, надгабаритних і великовагових вантажів;
- забезпечення роботи спеціалізованих служб по здійсненню заходів щодо організації дорожнього руху;
- своєчасне виявлення перешкод дорожньому руху та їх усунення, а у разі неможливості – невідкладне позначення дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами;
- організація виконання встановлених вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

- вирішення інших питань дорожнього руху згідно з чинним законодавством.

## 2.6 Компетенція власників транспортних засобів

До компетенції власників транспортних засобів належить:

- здійснення заходів для розвитку, експлуатації транспортних засобів;
- розвиток мережі навчальних закладів по підготовці й підвищенню кваліфікації водіїв транспортних засобів;
- організація та здійснення заходів для медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація та здійснення заходів для захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- організація та фінансування заходів, зв'язаних із профілактикою шляхово-транспортного травматизму;
- вирішення питань експлуатації транспорту в надзвичайних ситуаціях;
- створення за наявності більше п'ятнадцяти одиниць транспортних засобів, що дислокуються в одному населеному пункті, автотранспортного підприємства з відокремленою територією та комплексом відповідних умов, із введенням посад фахівців з безпеки дорожнього руху, відповідальних за зберігання, технічне обслуговування та експлуатацію транспортних засобів.