**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

Кафедра історії і теорії держави та права

(повна назва кафедри)

**Кваліфікаційна робота**

Магістр

(рівень вищої освіти)

на тему Правові аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху

Виконала: студентка 2 курсу, групи 8.2629-1з .

спеціальності 262 Правоохоронна діяльність ..

 (шифр і назва спеціальності)

Спеціалізації \_

Освітньої програми Правоохоронна діяльність

 Є.К. Ганіцька .

 (ініціали та прізвище)

Керівник к.ю.н., доцент .

(посада, вчене звання, науковий ступінь,

 Бичківський О.О. \_

прізвище та ініціали)

Рецензент д.ю.н., професор .

(посада, вчене звання, науковий ступінь,

 Удовика Л.Г. .

(прізвище та ініціали)

 Запоріжжя – 2020

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Факультет юридичний \_

Кафедра історії і теорії держави та права \_

Рівень вищої освіти магістр \_

Спеціальність 262 Правоохоронна діяльність \_

 (шифр і назва)

Спеціалізація\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Освітня програма Правоохоронна діяльність \_

 **ЗАТВЕРДЖУЮ**

 Завідувач кафедри\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 «\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_року

**З А В Д А Н Н Я**

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТЦІ

Ганіцькій Єлизаветі Костянтинівні

(прізвище, ім’я, по батькові)

1. Тема роботи (проекту) Правові аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху .

керівник роботи Бичківській Олексій Олексійович, к.ю.н., доцент . затверджені наказом ЗНУ від «14»травня 2020 року № 555-с

1. Строк подання роботи 08 листопада 2020 \_
2. Вихідні дані до роботи нормативно-правові акти, монографії підручники, тези доповідей, статистичні дані, наукові статті, навчальні посібники .
3. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Аналіз нормативних документів, які регулюють діяльність патрульної поліції. Правові аспекти та порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху
4. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов’язкових креслень) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_
5. Консультанти розділів роботи

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Розділ | Прізвище, ініціали та посадаКонсультанта | Підпис, дата |
| завданнявидав | ЗавданняПрийняв |
| І | к.ю.н., доцент Бичківський О.О. |  |  |
| ІІ | к.ю.н., доцент Бичківський О.О. |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

1. Дата видачі завдання 18.05.2020

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
| 1 | Пошук необхідної літератури | 18.05.2020-30.06.2020 | Виконано |
| 2 | Збір та аналізування статистичних даних по досліджуваній темі | 01.07.2020-15.07.2020 | Виконано |
| 3 | Виокремлення проблемних питань досліджуваної теми | 16.07.2020-31.07.2020 | Виконано |
| 4 | Оформлення пояснювальної записки | 01.08.2020-31.08.2020 | Виконано |
| 5 | Оформлення практичної частини | 01.09.2020-30.09.2020 | Виконано |
| 6 | Оформлення висновків | 01.10.2020-09.10.2020 | Виконано |
| 7 | Оформлення переліку використаних джерел | 12.10.2020-16.10.2020 | Виконано |
| 8 | Попередній захист кваліфікаційної роботи на кафедрі | 01.11.2020-30.11.2020 | Виконано |
| 9 | Перевірка на нормоконтроль | 01.11.2020-30.11.2020 | Виконано |
| 10 | Захист кваліфікаційної роботи в ДЕК | 07.12.2020-17.12.2020 | Виконано |

Студентка \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Є.К. Ганіцька .

 (підпис) (ініціали та прізвище)

Керівник роботи (проекту) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ О.О. Бичківський

 (підпис) (ініціали та прізвище)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_Ш.Н.Гаджиєва\_

 (підпис) (ініціали та прізвище)

РЕФЕРАТ

Ганіцька Є.К. Правові аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. ― Запоріжжя, 2020.― 103с.

Кваліфікаційна робота складається із 103 сторінок, містить 80 джерел використаної інформації.

На сьогоднішній день дуже актуальною проблемою є питання забезпечення безпеки дорожнього руху. Щодоби на українських автошляхах реєструються дорожньо-транспортні пригоди, в яких травмуються та гинуть люди.

Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним з найважливіших завдань держави, виконання якого покладено на структурні підрозділи патрульної поліції, які входять до системи Національної поліції і відіграють важливу роль в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Разом з тим, важливою складовою, що сприяє більш ефективному здійсненню поставлених завдань та виконанню функцій є удосконалена державна політика в сфері діяльності правоохоронних органів, побудова моделей управління системою безпеки дорожнього руху, використання міжнародного досвіду та вдосконалення нормативно - правової бази в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, налагодження партнерських відносин між патрульною поліцією та громадськістю. Зазначене обумовлює актуальність обраної теми та потребує поглибленого аналізу правових аспектів роботи патрульної поліції та надання пропозицій щодо вдосконалення законодавства в зазначеній сфері.

Метою кваліфікаційної роботи є здійснення комплексного аналізу та детального дослідження діяльності патрульної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху та визначення шляхів удосконалення правових аспектів діяльності.

*Об’єктом дослідження кваліфікаційної роботи* є суспільні відносини, що виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

 *Предметом дослідження* є діяльність патрульної служби України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

 *Мета роботи* полягає в комплексному аналізі та детальному дослідженні діяльності патрульної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху та визначенні правових аспектів в роботі зазначеного підрозділу за для подальшого коригування та вдосконалення.

Методологічну основу роботи складають сукупність як загальних, так і спеціальних методів і прийомів наукового пізнання, зокрема: діалектичний метод, за допомогою якого з’ясовано поняття, визначено сутність і розкрито зміст адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху; з використанням методів аналізу та синтезувизначено систему загальнообов’язкових правил, які діють у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що застосовуються Департаментом патрульної поліції в цій сфері та адміністративно-примусових заходів забезпечення безпеки дорожнього руху; методи класифікації та групуваннявикористовувалися при аналізі основних напрямів діяльності Департаменту патрульної поліції, правил, що діють у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також засобів адміністративного переконання та адміністративного примусу, що застосовуються Департаментом патрульної поліції з метою забезпечення безпеки дорожнього руху; статистичні методивикористовувались при дослідженні ефективності діяльності Департаменту патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, при характеристиці наслідків автомобілізації, а також при аналізі інституту адміністративної відповідальності за порушення ПДР.

 ПАТРУЛЬНА ПОЛІЦІЯ, ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ, БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ПОСТРАЖДАЛІ, ПРАВОВІ АСПЕКТИ, КОДЕКС УКРАЇНИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ДОРОЖНЬО - ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА.

SUMMARY

Ganitska L.K. Legal aspects of activity of patrol police are in the field of safety of travelling motion. it is. — Zaporizhzhya, 2020.― 103с.

Qualifying work consists of 103 pages, contains 80 used information generators. For today the very issue of the day is a question of providing of safety of travelling motion. Every day road and transportation adventures people are injured in that and perish register oneself on the Ukrainian motorways.

Providing of safety of travelling motion is one of major tasks of the state implementation of that is fixed on structural subdivisions of patrol police, that is included in the system of the National police and play an important role the sphere of providing of safety of travelling motion in Ukraine. At the same time, by an important constituent that assists more effective realization of the put tasks and implementation of functions a public policy is improved in the sphere of activity of law enforcement authorities, construction of case of safety of travelling motion, use of international experience and perfection the system frames normatively - legal base in industry of providing of safety of travelling motion, adjusting of partner relations between a patrol police and public. The marked stipulates actuality of select theme and needs the deep analysis of legal aspects of work of patrol police and grant of suggestions in relation to perfection of legislation in the marked sphere.

The aim of qualifying work is realization of complex analysis and detailed research of activity of patrol police of Ukraine in the field of safety of travelling motion and determination of ways of improvement of legal aspects of activity. The object of research of this qualifying work are a patrol police and system of legal relations in the process of becoming and transformation. The article of research is activity of patrol service of Ukraine in the field of safety of travelling motion.

Methodological basis of work is made totality of both general and special methods and receptions of scientific cognition, in particular: dialectical method by means of that a concept is found out, essence is certain and exposed maintenance of backer-ups of safety of travelling motion; with the use of methods of analysis and synthesis the system of obligatory rules that operate in the field of providing of safety of travelling motion is certain, that are used Department of patrol police in this sphere and administratively-force events of providing of safety of travelling motion; the methods of classification and grouping were used for the analysis of basic directions of activity of Department of patrol police, rules, that operate in the field of providing of safety of travelling motion, and also facilities of administrative persuasion and administrative compulsion, that are used Department of patrol police with the aim of providing of safety of travelling motion; statistical methods were used for research of efficiency of activity of Department of patrol police in the field of providing of safety of travelling motion, at description of consequences of motorization, and also at the analysis of institute of administrative responsibility for violation of rules of travelling motion.

PATROL POLICE, RULES of TRAVELLING RUH, SAFETY of TRAVELLING RUH, TRANSPORT ADVENTURE, LEGAL ASPECTS CODE of UKRAINE INJURED, ABOUT ADMINISTRATIVE CRIMES.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ…………………………………………..9

РОЗДІЛ 1. ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА.…………….…………………….10

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА....………….………………………… 33

2.1. Структура департаменту патрульної поліції, його функції,

адміністративні послуги, що надаються у сфері

безпеки дорожнього руху……………………………….…….…………33

2.2. Аналіз нормативних документів, які регулюють діяльність

патрульної поліції, використання інформаційних

баз даних…………………………………………………….……….........45

2.3. Дорожньо - транспортні порушення, їх види,

причини та запобігання…………………………………………….….....51

2.4. Правові аспекти та порядок оформлення матеріалів

про адміністративні правопорушення у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху…..………………………..…...67

2.5. Міжнародний досвід із забезпечення безпеки

дорожнього руху………………………………………………………….80

ВИСНОВКИ………………………………………………………….……..……89

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ………………………………...……...96

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

БДР безпека дорожнього руху

ДТП дорожньо-транспортна пригода

ЗУ Закон України

КУпАП Кодекс України про адміністративні

 правопорушення

КК України Кримінальний кодекс України

МВС Міністерство внутрішніх справ

Мінекономрозвитку Міністерство економічного розвитку

Мін’юст Міністерство юстиції

МОЗ Міністерство охорони здоров’я

ПДР правила дорожнього руху

п. пункт

пп. підпункт

р. рік

ст. стаття

РОЗДІЛ 1 ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

*Актуальність теми.* Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху обумовлюється інтенсивним зростанням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, та ускладненням вимог до осіб, які управляють ними. Надзвичайна потужність сучасних транспортних засобів та техніки, при обмежених психофізичних можливостях людини та недосконало обладнаної інфраструктури автошляхів збільшує зростання рівня аварійності за результатами вчинення автотранспортних правопорушень.

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. Зазначене потребує невідкладного вжиття дієвих заходів, оскільки смертність за результатами дорожньо-транспортних пригод є п’ятою найпоширенішою причиною смертності у світі, яка щорічно забиратиме близько 2,4 мільйона людських життів. Смертність на дорогах в Україні складає 8-9 осіб на 100 тисяч населення. Україна продовжує посідати шосте місце в Європі за кількістю жертв ДТП. За даними Патрульної поліції, у попередньому році на українських дорогах сталося 160 675 ДТП, в яких загинуло 3454 людини.

Протягом 8 місяців 2020року порівняно з аналогічним періодом 2019 року кількість ДТП зросла на 1790 випадків, кількість загиблих збільшилась на 114 осіб, кількість травмованих на 171особу.

Одними із головних причин високого рівня аварійності на автошляхах є незадовільна дисципліна та відсутність культури безпечного водіння (з шоломами, дитячими автокріслами, ременями безпеки) та відсутність навичок надання першої допомоги – близько 90 відсотків смертельно поранених учасників ДТП не встигають доїхати до лікарні живими.

Основним фактором пов’язаним з періодичним повторенням порушень є безкарність за минулі адміністративні правопорушення. Значний вплив на здійснення автотранспортних правопорушень мають психофізіологічні властивості осіб, які управляють транспортними засобами (безвідповідальність, зневага до заборон, відсутність самодисципліни). Низька культура поведінки на автодорогах пов’язана зі слабкою професійною підготовкою водіїв в автошколах, а для пішоходів – відсутність пропаганди правил безпеки в освітніх установах, трудових колективах і за місцем проживання.

До числа умов, що сприяють створенню та загостренню аварійних ситуацій відноситься: неналежний стан доріг; порушення безпечних нормативів ширини проїзної частини, розмітки, розв’язок, переходів; недоліки конструкції автотранспортних засобів, які ускладнюють керування, або обмежують можливості спостереження; довгострокова експлуатація транспортного засобу; невикористання водієм і пасажирами правил, які зменшують ризик аварійної обстановки чи її тяжких наслідків; помилки у виборі режиму регулювання дорожнім рухом і технічних засобів для цього; порушення нормативів робочого часу водіїв; недостатній контроль за станом автотранспортних засобів, доріг і технічних засобів регулювання руху; недоліки дисциплінарної, адміністративно-правової і кримінально-правової боротьби з порушеннями правил безпеки руху; неправильна поведінка пішоходів; несвоєчасне надання співробітниками патрульної поліції і бригадами швидкої медичної допомоги потерпілим на місці аварій; відсутність необхідних засобів для евакуації потерпілих і пошкодженого автотранспорту; корупція серед працівників поліції.

Основною причиною незадовільного стану безпеки дорожнього руху в Україні є незавершеність правових механізмів та недосконалість законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, невідповідність чинних адміністративно-правових норм існуючим проблемам сьогодення, а саме:

- суперечливість та нелогічність окремих положень чинного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, Правил дорожнього руху;

- відсутність системного контролю над учасниками дорожнього руху;

- незадовільний рівень навчання водіїв і проведення іспитів для отримання права керування транспортними засобами, фізичним та психологічним станом водіїв;

- формальність та примітивність існуючих цільових програм та заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні;

- відсутність ефективної взаємодії та координації між органами державної влади у зазначеній сфері тощо.

Не менш важливою проблемою слід визнати й відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху та координації державних і недержавних установ та організацій, причетних до цієї діяльності. При розробленні державних, регіональних та місцевих програм з підвищення безпеки дорожнього руху не застосовуються сучасні програмно-цільові підходи, ігноруються наукові рекомендації щодо виконання таких програм і їх удосконалення. У українську практику дуже повільно впроваджується передовий світовий досвід, зокрема, європейський, щодо організації та управління безпекою дорожнього руху, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також новітні технології, які можуть забезпечити суттєве зменшення аварійності на українських дорогах.

Стрімкі процеси реформування підрозділів Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху, викликають потребу у ґрунтовному аналізі діяльності патрульної поліції, нормативно-правових актів якими керується зазначений підрозділ, а також чинного законодавства у сфері дорожньої безпеки.

Зміни в українському законодавстві та найбільша реформа Міністерства внутрішніх спав України призвели до припинення існування одного з головних органів державного правопорядку України – «Міліція» в державний орган «Національна поліція». Сьогодні поліцейські вирішують складні професійні завдання, розв’язують нестандартні ситуації та конфлікти та не мають право на помилку, адже Закон України «Про Національну поліцію», прийнятий 02 липня 2015 року, визначає Національну поліцію як «орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку». Перший підрозділ патрульної поліції почав своє функціонування з 06 серпня 2015 року у місті Києві. Низька інших територіальних управлінь патрульної поліції почали роботу через півроку. Тому минуло п’ять років протягом яких постійно удосконалюється робота підрозділів патрульної поліції, а також достатньо змінилось законодавство відповідно до якого функціонує національна поліція, в тому числі й патрульна поліція та яким керуються у своїй діяльності.

Відповідно до законодавства України, стратегічною метою новоствореної української поліції і її структурних підрозділів, в тому числі патрульної поліції є служіння суспільству. Зазначена мета деталізується рядом підзаконних нормативних актів, якими визначено функції та напрямки діяльності цього державного органу. Відповідно до частини 3 статті 13 Закону України «Про Національну поліцію», до складу органу управління поліції входять організаційно – поєднані структурні підрозділи, що забезпечують діяльність керівника поліції, а також виконання покладених на поліцію завдань. У складі поліції функціонують наступні структурні підрозділи: кримінальна поліція, патрульна поліція, органи досудового розслідування, поліція охорони, підрозділ спеціальної поліції, поліції особливого призначення.

Міністр внутрішніх справ України Арсен Аваков зазначив: «Сучасна патрульна поліція України – це головна служба швидкого і ефективного забезпечення публічного порядку в регіонах, що працює цілодобово. Патрульні поліцейські як патрулі швидкого реагування об’єднали в собі функції раніше існуючої патрульно-постової служби, Державтоінспекції та дільничних інспекторів». З урахуванням того, що патрульна поліція - це служба громадського порядку, то метою її діяльності є забезпечення безпеки і порядку у громадських місцях у кожному регіону, що призведе до зміцнення правопорядку у всій країні.

Дійсно, якщо прослідкувати еволюцію формування патрульної поліції, можна сказати, що на теперішній час це поліція нового формату. До 2015 року існувала патрульна служба МВС України, головним призначенням якої було забезпечення охорони громадського порядку, особистої безпеки громадян, захист їх прав і свобод, законних інтересів, власності від злочинних посягань, запобігання правопорушенням на вулицях і в інших громадських місцях та припинення їх, вжиття своєчасних заходів щодо виявлення, запобігання і припинення злочинних проявів, правопорушень та території обслуговування, виявлення на маршрутах патрулювання та на об’єктах, розміщених поблизу них, розшукуваних злочинців, осіб, що переховуються від органів дізнання, досудового слідства та суду, безвісті зниклих та інших осіб у випадках, передбачених законодавством України. Як вбачається з вимог Статуту про патрульно-постової служби України, стара патрульна служба МВС України здійснювала лише патрулювання на території обслуговування свого райвідділу за завчасно визначеним маршрутом і таким чином здійснювала охорону громадського порядку і безпеку громадян. Сучасна патрульна поліція незалежна від відділів та відділень поліції. Відповідно до покладених на неї завдань здійснює:

1. цілодобове патрулювання території міста, району з метою забезпечення належної публічної безпеки і порядку, контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки, а разі необхідності – здійснення регулювання дорожнього руху.
2. перше реагування на повідомлення про правопорушення, надання невідкладної (у тому числі до медичної допомоги) допомоги громадянам; своєчасне реагування на повідомлення про вчинення правопорушень. Надає невідкладну допомогу потерпілим від нещасних випадків, правопорушень, аварій, пожеж та інших надзвичайних ситуацій до прибуття на місце компетентних служб;
3. самостійне виявлення правопорушень під час патрулювання та в інших випадках, передба­чених законодавством, звертає увагу на правопорушення з метою їх запобігання, документування і притягнення до відповідальності;
4. припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення, застосовуючи для цьо­го передбачені законодавством права і повноваження;
5. у випадках, визначених законодавством, здійснює затримання правопорушників, а також застосовує інші заходи забезпечення провадження відповідно до законодавства;
6. увипадках і в спосіб, передбачені законодавством, розглядає справи про адміністративні правопорушення і застосовує поліцейські заходи впливу до осіб;
7. виявляє причини і умови, що сприяють здійсненню правопорушень на вулицях і в інших гро­мадських місцях, уживає заходи щодо їх усунення, внаслідок чого планування службової діяльності підрозділів здійснюється з урахуванням специфіки регіону та проблем територіальних громад;
8. забезпечує охорону місця події, тобто з метою забезпечення подальшого розслідування па­трульна поліція вживає заходів щодо охорони та збереження місця події в первинному, незміненому стані до прибуття уповноважених осіб інших служб і підрозділів поліції;
9. припиняє та попереджує правопорушення серед неповнолітніх, виявляє осіб, які втягують неповнолітніх у злочинну діяльність;
10. налагоджує та здійснює співпрацю з іншими структурними підрозділами поліції з метою виявлення, припинення, попередження та профілактики кримінальних і адміністративних правопору­шень, забезпечення комплексного підходу в забезпеченні законності та правопорядку;
11. здійснює спілкування і тісну взаємодію із суспільством: постійно співпрацює з органа­ми місцевого самоврядування, громадськими об’єднаннями і населенням на підставі Закону України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» від 22 червня 2000року на засадах партнерства та з метою підвищення рівня публічної безпеки і порядку і запобігання вчиненню правопорушень та встановлення партнерських відносин;
12. бере активну участь у рятуванні людей і майна при стихійних лихах, катастрофах, інших надзвичайних ситуаціях;
13. виконує інші повноваження, передбачені нормативно-правовими актами МВС України та Національної поліції України.

 У випадках та в межах, передбачених нормативно-правовими актами України, виконує інші функції, спрямовані на реалізацію своїх завдань. Звісно, покладання на патрульну поліцію обов’язків, що не належать до її компетенції, не допускається, якщо інше не передбачено законодавством.

 Проте в реальності функції, що виконує українська патрульна поліція, не обмежуються лише правоохоронною діяльністю, вони також передбачають ще й надання населенню, окрім державних, широкого кола необхідних «сервісних» послуг. Адже кожна пересічна людина має право в будь-який час звернутися за допомогою до поліції або поліцейського. Патрульний поліцейський не має права відмовити в розгляді звернення стосовно забезпечення прав і свобод людини, юридичних осіб, інтере­сів суспільства та держави від протиправних посягань із посиланням на вихідний чи святковий день або закінчення робочого дня. Так, зокрема, щодо участі поліції у наданні соціальної і правової допо­моги громадянам і організаціям доречно виділити такі спеціальні завдання і функції, на розв’язання яких спрямована діяльність патрульної поліції:

1. забезпечення зворотного зв’язку через контроль (передбачення, аналіз та інтерпретація) гро­мадської думки, поведінки людей у спірних питаннях, що можуть позитивно або негативно вплинути на діяльність патрульної поліції;
2. вдосконалення організаційних форм і методів роботи патрульної поліції з населенням, гро­мадськими формуваннями тощо;
3. консультування й вироблення рекомендацій і пропозицій для керівництва органів поліції з питань прийняття рішень, визначення напрямів дій та зав’язків із населенням, громадськими організа­ціями, засобами масової інформації, іншими правоохоронними органами;
4. оцінка діяльності патрульної поліції через суспільну участь за різними планами, програмами участі у комплексних заходах, здійснюваних органами місцевого самоврядування, іншими державни­ми органами і установами;
5. популяризація професії поліцейського, корисності її для суспільства;
6. налагодження взаємовигідних відносин із групами громадськості шляхом сприяння плідній тісній взаємодії на партнерських засадах із ними, надання їм необхідної допомоги і підтримки; розви­ток у суспільстві правової ідеології партнерства населення і поліції;
7. розробка цілей, складання планів, визначення засобів, іншими словами, управління ресурса­ми для виконання всього зазначеного вище.

 Таким чином, новий формат роботи патрульної поліції потребує чіткого визначення функцій зазначеного підрозділу, визначення критеріїв ефективності діяльності у сфері безпеки дорожнього руху, що базується на нормативно-правовій основі. Зазначене обумовлює актуальність обраної теми та потребує поглибленого аналізу правових аспектів роботи патрульної поліції та надання пропозицій щодо вдосконалення законодавства в зазначеній сфері.

*Об’єктом дослідження кваліфікаційної роботи* є суспільні відносини, що виникають у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

 *Предметом дослідження* є діяльність патрульної служби України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

 *Мета роботи* полягає в комплексному аналізі та детальному дослідженні діяльності патрульної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху та визначенні правових аспектів в роботі зазначеного підрозділу за для подальшого коригування та вдосконалення.

 Зазначені мета та об’єкт роботи зумовили наступні *завдання дослідження*, які мають бути вирішенні в роботі:

1. проаналізувати нормативно - правове регулювання та організаційну побудову Департаменту патрульної поліції, виконувані функції та завдання в сфері безпеки дорожнього руху;
2. охарактеризувати послуги, які надаються патрульною поліцією у сфері безпеки дорожнього руху;
3. дослідити законодавчі документи та нормативно-правові акти, якими керуються фахівці патрульної поліції;
4. визначити критерії ефективності діяльності патрульної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
5. проаналізувати причини порушень правил дорожнього руху, статистику скоєння ДТП.
6. вивчити міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.
7. визначити поняття та зміст засобів переконання та адміністративно-примусових заходів, що застосовуються Департаментом патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
8. визначити основні напрями удосконалення діяльності Департаменту патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

*Ступінь наукової розробки проблеми.* У вітчизняній юридичній літературі дослідженню питань організації і правового регулю­вання поліцейської діяльності приділяли значну увагу такі вчені, як О.М. Бандурка, О.І. Безпалова, О.К. Безсмертний, С.М. Гусаров, І.П. Голосніченко, І.В. Зозуля, Є.В. Додін, А.Т. Комзюк, В.П. Пєтков, А.М. Подоляка, Ю.І. Римаренко, Х.П. Ярмакі та багато інших.

Враховуючи важливість проблем, пов’язаних із безпекою дорожнього руху, їх дослідженню присвячено багато праць таких учених, як В.Б. Авер’янова, О.М. Бандурки, Д.М. Бахраха, Ю.П. Битяка, Є.В. Герасименка, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, С.М. Гусарова, Є.В. Додіна, М.М. Дорогих, М.І. Єропкіна, B.Л. Зеленька, Р.А. Калюжного, О.П. Клюшниченка, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, C.Ф. Константінова, М.В. Лошицького, В.І. Олефіра, О.Ю. Саламанової, М.М. Тищенка, Ю.С. Шемшученка, В.К. Шкарупи та інших. Однак, не дивлячись на значну за об’ємом і змістом виконану роботу, більшість практичних питань, пов’язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, продовжують залишатись недостатньо розробленими. Нерозробленість зазначених проблем у теорії, негативно позначається на правотворчій діяльності, обумовлює прийняття невиважених, недосконалих і суперечливих правових актів. Деякі українські та зарубіжні вчені у своїх працях розглядають критерії, які б стали ефективними для оцінювання діяльності поліції. До прикладу, М.С. Крицька зосереджує увагу лише на критеріях суспільної оцінки адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції. В. І. Майоров досліджує ефективність діяльності поліції у сфері забез­печення безпеки дорожнього руху, але також обмежується лише адміністративно-юрисдикційним аспектом. Експерти робочої групи з розробки нової системи показників роботи поліції (Н. Я. Куба, Р. Б. Тополевський) вважають, що система оцінювання ефективності має бути гнучкою і мати можливість змінюватися. Це потрібно для того, щоб уникнути випадків, коли орієнтація на досягнення встановлених показників ефективності з часом може почати шкодити роботі Національної полі­ції, підмінюючи мету її діяльності метою досягнення цілей ефективно­сті будь-якими засобами й методами.

А. М. Сердюк аналізує досвід оцінювання за критеріями ефективності діяльності поліції країн зару­біжжя і доходить висновку: «оцінка здійснюється здебіль­шого за двома параметрами - кількісним та якісним. Кількісні показ­ники різняться залежно від особливостей функціонування держави».

Аналіз зарубіжного досвіду діяльності поліції та крите­ріїв оцінювання її ефективності відтворено у працях А. А. Бови, К. Л. Бугайчука, Д.П.Калаянова, Н. В. Камінської, В. Л. Костюка, М. В. Лошицького, І. М. Осики, В. О. Січкаря та інших вчених. Проте у дослідах зазначених авторів бракує уваги питанням правового врегулювання роботи поліції у сфері безпеки дорожнього руху як одного із важливих аспектів діяльності патрульної поліції.

Проблематикою правових апектів забезпечення безпеки дорожнього руху займалися такі автори як: В.Б. Овер’янов, О.Ф. Андрійко, М.І. Ануфрієв, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, В.К. Колпаков, В.І. Курило, В.Ф. Муцко, О.І. Остапенко, В.І. Ярмак та інші. Забезпечення безпеки дорожнього руху - як один із напрямів діяльності Національної поліції, є досить складним об’єктом не лише державного управління, але й наукових досліджень.

На сьогодні немає жодного комплексного наукового дослідження, в рамках якого б системно висвітлювалися зміст та особливості функціонування новоствореної патрульної поліції України, її правового забезпечення.

Таким чином, недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність підрозділів Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також недостатня розробка цих питань у науковій літературі, обумовлюють актуальність та необхідність наукового дослідження теоретичних і практичних питань, пов’язаних з визначенням правових основ діяльності патрульної поліції в напрямку забезпечення безпеки на автошляхах з урахуванням сучасних суспільно-політичних умов, національних правових традицій та позитивного зарубіжного досвіду.

*Опис проблеми, що досліджується.* Загальновідомо, що результатом діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху є зменшення кількості загиблих, економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, покращення транспортної культури та дисципліни, впевненість учасників дорожнього руху у їхній безпеці (мінімізація ризиків), зменшення соціальної напруженості в суспільстві від великих втрат через дорожньо-транспортний травматизм.

Основними причинами виникнення проблеми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері;

- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;

- невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху;

- відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров’я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод;

- відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо - транспортних пригод з тяжкими наслідками;

- недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу;

- недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;

- недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;

- невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів;

- низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл;

- недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп’яніння та перевищують швидкість;

- відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки;

- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;

- відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод;

- відсутність системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод.

У правовому регулюванні діяльності Національної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху основоположну роль відіграє Конституція України, Закон України «Про Національну поліцію», Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993р., Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМ України від 10.10.2001р. №1306, Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. №8073-Х. (дата оновлення: 07.02.2019), Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-ІІІ, Положення про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом МВС України від 06.11.2015р. №73, Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджена наказ МВС України від 07.11.2015 р. № 1395 та ін.

Центральне місце в системі загальнообов’язкових правил, пов’язаних з безпекою дорожнього руху, займають законодавчі акти, що приймаються Верховною Радою України та мають вищу юридичну силу.

За інформацією, яка наведена у Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, яка схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-Р, у період з 2011 року по 2016 рік зареєстровано близько 170,8 тисяч дорожньо-транспортних пригод з постраждалими на території України, у яких загинуло 26,7 тисяч та травмовано 210,4 тисяч осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1 відсотка та травмованих у них осіб на 6,4 відсотка порівняно з 2015 роком.

Варто наголосити, що Генеральна асамблея Організації Об’єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 року резолюцію №64/255 “Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі”, співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

На сьогоднішній день однією з основних причин ДТП є порушення швидкісного режиму. Саме тому в умовах реформування та побудови нового, європейського стандарту якості в правоохоронній структурі в цілому, контроль за дотриманням швидкісного режиму транспортних засобів та зменшення кількості ДТП є основними завдання новоствореної патрульної поліції України.

Водночас, як було доведено вище, переважна більшість правових норм, що регулює діяльність патрульної поліції в сфері дорожнього руху, міститься у відомчих нормативних актах МВС України. Слід зазначити, що Закон України «Про Національну поліцію» та інші законодавчі акти визначають повноваження Національної поліції лише в загальному вигляді, тому застосовувати їх без конкретизації практично неможливо. Тому, важливу роль відіграють відомчі нормативні акти МВС України. Нарешті, правову основу діяльності патрульної поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху складають також міжнародні правові акти, ратифіковані в установленому порядку, а також двосторонні та багатосторонні договори.

Залежно від юридичного змісту приписів загальнообов’язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на чотири підгрупи: зобов’язуючі, забороняючі, уповноважуючи та рекомендаційні, що відображає основні способи їх регулюючого впливу на суспільні відносини в аналізованій сфері.

Зобов’язуючі правила містять владні вимоги до працівників транспортних підприємств або громадян вчинити певні дії, зазначені в них; забороняючі вказують на неприпустимість певної поведінки під страхом застосування впливу (адміністративного, дисциплінарного тощо); уповноважуючи (дозвільні) закріплюючи можливість виконавцям діяти у визначених межах, надають їм право вибору відповідного варіанту поведінки у дозволених рамках; рекомендаційні містять конкретні поради виконавцям, як вчинити в певних обставинах.

Залежно від юридичного характеру приписів загальнообов’язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на дві підгрупи: матеріальні та процесуальні. Перші визначають зміст обов’язків, прав і юридичних можливостей учасників дорожніх відносин, а також встановлюють їх відповідальність; Другі передбачають процедуру практичної реалізації матеріальних норм. Залежно від дії в часі загальнообов’язкові правила у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можуть бути такими, що обмежені строками дії, і такими, що необмежені жодними часовими рамками. Більшість правил діє постійно, тобто будь- яким строком не обмежено. За дією в просторі можна виділити правила загальнодержавного та місцевого масштабу.

Залежно від кола осіб, на яких поширюється дія приписів загальнообов’язкових правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, можна виділити такі групи: правила, що регулюють діяльність посадових осіб та інших працівників транспортних підприємств, а також працівників інших підприємств, діяльність яких пов’язана з дорожнім рухом; правила, що визначають обов’язки громадян, які є учасниками дорожнього руху; правила, що закріплюють повноваження контролюючих органів щодо застосування заходів адміністративного впливу.

 На жаль, на сьогоднішній день не існує окремого нормативно-правового акту, який би визна­чив організацію діяльності саме патрульної поліції, окреслив притаманні лише їй завдання та функції, специфіку повноважень патрульних поліцейських, оцінку ефективності їх роботи. Внаслідок чого є можливість охарактеризува­ти зміст завдань і функцій патрульної поліції, беручи до уваги вищеозначені нормативні акти. Таким чином, сутність завдань патрульної поліції України можна визначити як коло питань, що спрямовані на досягнення такої основної мети, як підтримання публічної безпеки і порядку, створення стану за­хищеності в суспільстві, які окреслили необхідність створення і функціонування патрульної поліції. При цьому для визначення функцій патрульної поліції та оцінки ефективність її роботи необхідно розглядати патрульну поліцію як самостійну ділянку діяльності органів Національної поліції .

Однією з проблем, яка також почи­нається з питання правового регулювання є відсутність системи оцінювання ефективності забезпечення БДР в Україні. Задекларована у ст. 42 Закону України «Про дорожній рух» єдина система обліку показників до­рожнього руху і його безпеки в країні остаточно сформована не була. Слід зазначити, що в Україні до травня 2019 року не існувало навіть Порядку обліку ДТП (той, що був затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005р. №538, втратив чинність на підставі Постанови Кабі­нету Міністрів України від 30.03.2016р. №252). Нові правила ведення обліку дорожньо-транспортних пригод, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України №424 від 22.05.2019р.

Таким чином, про­блема оцінювання ефективності будь-якої діяльності у сфері забезпе­чення БДР є комплексною та зумовлена відсутністю єдиної системи показників БДР.

До реформування органів внутрішніх справ 2015 року в Україні діяв Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 29.06.2010р. №279, який затверджував Інструкцію з оцінки діяльності органів внутрішніх справ України на основі нових критеріїв. Зокрема, показниками критерію «Безпека дорожнього руху» були:

1. кількість ДТП, загиблих та травмованих у них учасників до­рожнього руху (індикатор - розрахункова динаміка показника);
2. соціальний ризик (кількість загиблих у ДТП на 10 тис. населення);
3. тяжкість наслідків (кількість загиблих на 100 ДТП з постраждалими);
4. стан профілактики аварійності на території обслуговування (розрахункова динаміка виявлених порушень Правил дорожнього руху та питома вага аварійно-небезпечних від загальної кіль­кості виявлених, що безпосередньо впливають на стан аварійності, порівняно з аналогічним періодом минулого року);
5. рівень безпеки на пасажирському транспорті (розрахункова динаміка кількості ДТП, скоєних з вини водіїв автобусів, та загиблих і травмованих у них осіб, порівняно з аналогічним періодом минулого року).

Крім того, Інструкція з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС, затверджена наказом МВС України від 27.03.2009р. № 111, окремим розділом передбачала оцінювання діяльності окремих працівників підрозділів ДПС, а також стройового підрозділу ДПС. Наказ суворо забороняв керівникам під­розділів ДАІ здійснювати оцінювання роботи працівників ДПС за кількістю складених останніми адміністративних протоколів за пору­шення ПДР. Втім особистий досвід служби у підрозділах колишньої міліції свідчить, що оцінювання проводилося переважно за статистич­ними показниками. Теперішнє керівництво Національної поліції перекреслило усі попе­редні критерії та індикатори оцінювання діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення публічної безпеки, правопорядку, БДР. Основним критерієм оцінки ефективно­сті діяльності органів і підрозділів поліції, в тому числі патрульної поліції, став рівень довіри громадян. Громадська думка стала важливим, хоча не аб­солютно точним індикатором діяльності поліції. Адже цей показник залежить від чималої кількості суб’єктивних чинників.

Якщо казати про рівень довіри населення до роботи поліції як основний показник її ефективності, то це доволі абстрактний критерій. Крім того, залишається незрозумілим його остаточний зміст (наповнення). Наприклад, поряд з індикатором «рівень довіри населення» у пресі, наукових публікаціях, заявах високопосадовців можна почути такі терміни, як «соціальний рейтинг поліції», «рівень партнерства», «імідж поліції», ін.

Отже, формування довіри є комунікаційним процесом і у кожної окремої людини такий процес відбувається суб’єктивно. Рівень довіри населення є суб’єктивним критерієм оцінювання ефективності діяльності поліції, а тому не може бути єдиним у процесі моніторингу. Оцінювання за цим критерієм має доповнювати статистичні та аналітичні звітності й узагальнення протягом певних періодів.

Довіра населення ― це критерій, який стосується всієї патрульної поліції загалом або, як мінімум, певного територіального підрозділу, але формується як наслідок дій окремих поліцейських (наряду поліції) тощо.

Отже, щоб домогтися більш об’єктивної оцінки діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення БДР, слід проаналізувати роботу окремого поліцейського або патруля (наряду) поліції впродовж робочої зміни, тижня, місяця тощо. Одночасно треба використовувати комплексну систему показників (критеріїв) з метою встановлення критеріїв ефективності роботи підрозділу патрульної поліції.

 Іноземним досвідом напрацьовано низку критеріїв ефективності діяльності поліції. Це, насамперед, кількісні дані, які характеризують різні аспекти роботи поліції (участь у проведенні різноманітних опе­рацій, оперативність реагування, розкриття злочинів з урахуванням їхньої складності тощо), співвідношення витрат на правоохоронний орган з розмірами попередженого і відшкодованого матеріального зби­тку. Активність поліцейських оцінюється також їхніми керівниками та працівниками, рівними за статусом, за певними критеріями — такими як навички та знання, які необхідні для виконання службових завдань.

 Досвід країн Європи та Америки свідчить, що оцінка ефективності роботи поліції має бути представлена в аналі­тичному документі, де, крім основних статистичних показників стану правопорядку, наводилися б індекси навантаження на працівників пе­вного підрозділу. Разом з тим, зростання індексу не зав­жди можна оцінити позитивно, оскільки надмірне збільшення наван­таження на працівника неодмінно впливає на якість виконуваної робо­ти.

У США існує практика проведення акредитації підрозділів по­ліції, яка складається з двох основних елементів: стандартів і процесу акредитації.

Стандарти ― це загальні вимоги, яким повинен відповідати відділ поліції, щоби пройти акредитацію. Стандарти (розміщені в 38 розділах) стосуються дев’яти основних напрямків правоохорон­ної діяльності, серед яких є і діяльність із забезпечення БДР. Кожен стандарт описує вимоги, яким мусить відповідати відділ, але не вста­новлює, яким чином вони мають вводитися в діяльність відділу, який сам вирішує у той спосіб, який вважає найбільш ефективним для себе. Розділ 61 «Дорожній рух» Стандартів стосується процесу і процедур виконання обов’язків відділу з забезпечення БДР. Відділ сам обирає організацію виконання цієї функції або за допомогою патрулів, або ж створення спеціальних підрозділів. Окремі вимоги встановлюються до нагляду за дотриманням ПДР, розслідування ДТП, регулювання руху, контролю та допоміжних служб.

 У Великій Британії існує державна програма оцінки ефективно­сті діяльності поліції, яка розробляється під керівництвом МВС і нази­вається «Індикатори служби найвищої якості». Серед вимог, які висуваються під час формування індикаторів, можна виокремити: збалансованість їхньої кількості; чіткість і зрозумілість; вимірність і придатність для порівняння; гнучкість тощо. До прикладу, офіційні індикатори ефективності діяльності поліції (англ. Statutory Performance Indicators) в Англії та Уельсі, які стосуються діяльності зі забезпечення БДР, мають такий вигляд: «SPI 6b» ― відсоток зареєстрованих право­порушень, за якими були вжиті заходи адміністративного примусу або справи за якими були передані до суду; «SPI 8c» ― сума грошових штрафів і вартість конфіскованого майна на 1000 осіб»; «SPI 9ai» ― кількість осіб, які померли протягом 30 днів після того, як стали жерт­вами ДТП, та людей, які отримали внаслідок них тяжкі тілесні ушко­дження; «SPI 9a ii», у тому числі, на 100 млн. кілометрів, які проїхали автомобілі.

У Франції показники діяльності поліції визначаються основни­ми завданнями, висунутими перед нею, серед яких є підвищення ефективності забезпечення БДР. У 2012 році Індикатори були сформу­льовані так: кількість ДТП та кількість осіб, які загинули або дістали поранення внаслідок них; відношення кількості перевірок водіїв на вживання алкоголю до кількості ДТП, пов’язаних з керуванням транспортними засобами у нетверезому стані; відношення кількості перевірок водіїв на вживання наркотичних засобів до кількості ДТП, пов’язаних з керуванням транспортними засобами у стані наркотичного сп’яніння; індекс ефективності заходів з контролю швидкості руху на аварійно небезпе­чних ділянках доріг та вулиць.

Отже, в економічно сталих країнах світу оцінювання ефектив­ності діяльності поліції у сфері забезпечення БДР проводиться:

 а) за встановленими правилами;

 б) за виділеними в окремі розділи стандартами (індикаторами);

 в) на підставі конкретних статистичних даних, які пов’язані з досліджуваним об’єктом (демон­струють стан аварійності або інші взаємозалежні показники — вияв­лення порушень правил дорожнього руху, тощо) та придатні для порівняння.

Оцінювання діяльності патрульного поліції у сфері забезпечення БДР має проводи­тися за визначеним колом критеріїв, яким охоплені:

1. Особистісні показники:

 а) зовнішній вигляд однострою та екі­пірування патрульного, стройова виправка;

 б) дисциплінованість, принциповість у вирішенні службових питань, уміння будувати свої стосунки з учасниками дорожнього руху, здатність працювати над усуненням особистих недоліків, авторитет у колективі та серед насе­лення;

 в) професійна підготовка патрульного (знання законодавства, вимог відомчих наказів, методичних рекомендацій і тактикоспеціальна підготовка, володіння іноземними мовами);

 г) стан здоров’я та фізична підготовленість, уміння володіти табельною вогнепальною зброєю, прийомами рукопашного бою, спеціальними засобами індиві­дуального захисту й активної оборони, здатність переносити психофі­зичні навантаження та труднощі служби;

2. Результати службової діяльності у сфері забезпечення БДР:

 а) ініціативність у виявленні порушень ПДР та інших порушень пра­вил, норм і стандартів у сфері забезпечення БДР;

 б) активність у вико­ристанні технічних засобів, що застосовуються поліцією для виявлен­ня та фіксації порушень ПДР;

 в) якість оформлення матеріалів про ад­міністративні правопорушення, у тому числі оформлення матеріалів ДТП;

 г) кількість підтверджених скарг, що надійшли стосовно полі­цейського, або постанов (ухвал) суддів про скасування винесених ним постанов, направлення адміністративних матеріалів на доопрацюван­ня;

ґ) контроль стану утримання дорожнього покриття вулиць і доріг, дорожніх споруд на них, технічних засобів регулювання дорожнього руху, транспортних та пішохідних огороджень, дорожньої розмітки зовнішнього освітлення тощо, документування (також за допомогою засобів фото- та відеофіксації) виявлених недоліків та порушень у цій сфері для подальшого інформування відповідальних працівників під­розділу поліції (сектора організації дорожнього руху або превенції);

д) виявлення перешкод у дорожньому русі, вжиття в межах компе­тенції заходів задля їх усунення та забезпечення інформування про це учасників дорожнього руху, обмеження або перекриття у визна­чених законом випадках, дорожнього руху з метою забезпечення безпеки громадян, збереження їхнього життя та здоров’я;

 е) надання помірної допомоги учасникам дорожнього руху;

 є) професіоналізм дій під час ускладнення дорожньої обстановки;

 ж) уміння регулювати дорожній рух;

 з) уміння надавати першу до медичну допомогу постраждалим;

 и) забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та особистої безпеки працівниками патрульної поліції під час нагляду за дорожнім рухом тощо.

Перспективним напрямом подальших розвідок має стати аналіз упровадження, апробації наведених критеріїв з метою можливого коригування та удосконалення (у подальшому) форм і методів правового регулювання діяльності підрозділів патрульної поліції щодо забезпе­чення БДР.

 В нашій країні розвиток правового регулювання діяльності підрозділів поліції здійснюється на підставі прийняття нормативно-правових актів та розробки стратегії розвиту зазначених органів. Розпорядженням Кабінету міністрів України від 21 серпня 2019 р. №693-р. затверджено план заходів з реалізації Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року, одним із завдань якого є забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема шляхом надання пріоритету превентивним заходам, розвитку відповідного структурного підрозділу Національної поліції для здійснення контролю за безпекою дорожнього руху на автомобільних дорогах державного значення, запровадження фіксації фактів порушення правил дорожнього руху в автоматичному режимі.

Основними завданнями зазначеного завдання визначено:

1. Запровадження державного контролю за показниками одометра колісних транспортних засобів для недопущення самовільного зменшення (зниження) загального пробігу транспортних засобів. Завдання включає здійснення наступних заходів:
	1. вивчення міжнародного досвіду контролю за пробігом колісних транспортних засобів;
	2. розроблення змін до законодавства в частині запровадження контролю -за показниками одометра колісних транспортних засобів;
	3. запровадження механізму контролю за показниками одометра колісних транспортних засобів.
2. Запровадження системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Завдання включає здійснення наступних заходів:
	1. нормативне врегулювання порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі;
	2. затвердження технічних вимог до системи фіксації адміністративних правопорушень, технічних засобів і процедур обміну інформацією (протоколів) системи фіксації;
	3. адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі; запровадження функціональної підсистеми забезпечення безпеки дорожнього руху та аналізу відеоматеріалів фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху Єдиної інформаційної системи МВС;
3. Утворення в структурі Національної поліції підрозділів дорожньої поліції в межах штатної чисельності Національної поліції. Завдання включає здійснення наступних заходів:
	1. законодавче, нормативне та організаційне забезпечення діяльності підрозділів дорожньої поліції. Проект законодавчих змін в установленому порядку подано на розгляд Кабінету Міністрів України;
	2. забезпечення функціонування підрозділів дорожньої поліції;
4. Запровадження обліку транспортних засобів з іноземною реєстрацією та здійснення спільних заходів протидії незаконному ввезенню транспортних засобів. Завдання включає здійснення наступних заходів:
	1. нормативне врегулювання обліку транспортних засобів з іноземною реєстрацією;
	2. запровадження механізмів спільних заходів з протидії ввезенню транспортних засобів з порушеннями вимог законодавства з питань державної митної справи;
5. Запровадження державного контролю за безпечною експлуатацією колісних транспортних засобів, на яких установлено газобалонне обладнання. Завдання включає здійснення наступних заходів:
	1. нормативне врегулювання запровадження державного контролю за безпечною експлуатацією колісних транспортних засобів, на яких установлено газобалонне обладнання;
	2. запровадження обов'язкової періодичної перевірки зазначеного обладнання уповноваженими суб'єктами.

РОЗДІЛ 2 ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

2.1. Структура департаменту патрульної поліції, його функції та адміністративні послуги, що надаються у сфері безпеки дорожнього руху

Національна поліція

є центральним органом виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку.

До складу апарату центрального органу управління Національної поліції входять організаційно поєднані між собою структурні підрозділи, що забезпечують діяльність керівника Національної поліції, а також виконання покладених на неї завдань.

Кримінальна поліція

центральний орган виконавчої влади, який спрямовується і координується міністерством, відповідальним за державну політику у сфері забезпечення публічного порядку і захисту осіб, суспільства і держави від протиправних посягань. Кримінальна поліція розслідує кримінальні правопорушення в порядку, визначеному Кримінальним процесуальним кодексом.

Відповідно до ст. 38 КПК органами досудового розслідування (органами, що здійснюють дізнання і досудове слідство) є слідчі підрозділи:

• органів внутрішніх справ;

• органів безпеки;

• органів, що здійснюють контроль за додержанням податкового законодавства.

• органів державного бюро розслідувань

Поліція охорони

єдина державна структура, яка надає повний комплекс якісних послуг охорони. Поліція охорони виконує свою роботу і, враховуючи вир змін до діючого законодавства щодо органів внутрішніх справ, надалі динамічно і успішно розвивається, виконуючи свої професійні обов’язки - захист майна та життя громадян від злочинних посягань. Після створення Національної поліції, юридичні та фізичні особи, котрі користувалися послугами Державної служби охорони перейшли під захист поліції охорони.

Спеціальна поліція

призначена для забезпечення громадського порядку на об'єктах і територіях, які мають особливе значення або постраждали від стихійного лиха, екологічного забруднення, катастрофи, Міністерством внутрішніх справ України з дозволу Кабінету Міністрів України можуть створюватись спеціальні підрозділи поліції

Патрульна поліція

виконує функції з підтримання громадського порядку і забезпечення безпеки на вулицях міст і на дорогах, а також профілактику злочинів шляхом механізованого або пішого патрулювання.

Річковий патруль

Кінний

патруль

Мото патруль

Піший

патруль

Автомобільний патруль

Кожен патрульний має нагрудну камеру та планшет, через який по базі даних відразу на місці може дізнатися всю потрібну інформацію про водія-порушника.

У базі вони позначені для зручності за кольорами:

* зелений колір - це значить у водія немає проблем
* жовтий - не сплачено штраф
* червоний - машина в розшуку

Також через планшет патрульний заповнює протоколи за шаблоном: номер статті та прізвище з ім'ям водія, а все інше заповнюється автоматично. Таким чином, процес швидкий і не затягується - на все іде п'ять хвилин. Після цього порушник отримує електронний протокол та квитанцію або при бажанні зможе розплатитися банківською карткою на місці.

Структура департаменту патрульної поліції

Начальник Департаменту патрульної поліції − Жуков Євгеній Олександрович,

полковник поліції.

Департамент Патрульної Поліції

Апарат

Територіальні підрозділи

Керівництво

25 управлінь патрульної поліції

Управління патрульної поліції у Одеській області

Управління патрульної поліції у Вінницькій області

7 управлінь

Управління патрульної поліції у Дніпропетровській області

Управління патрульної поліції у Миколаївській області

2 відділи

2 сектори

Управління патрульної поліції у Полтавській області

Полк патрульної поліції у м. Кривий Ріг

Управління патрульної поліції у Житомирській області

Батальйон патрульної поліції у м. Кременчук

Управління патрульної поліції у Черкаській області

Управління патрульної поліції у Рівненській області

Управління патрульної поліції у Запорізькій області

Управління патрульної поліції у Донецькій області

Управління патрульної поліції у Волинській області

Управління патрульної поліції у Луганській області

Батальйон патрульної поліції у м. Краматорськ Слав’янськ

Управління патрульної поліції у Сумській області

Управління патрульної поліції у Львівській області

Управління патрульної поліції у Хмільницькій області

Управління патрульної поліції у Закарпатській області

Управління патрульної поліції у Київській області

Управління патрульної поліції у Чернівецькій області

Батальйон патрульної поліції у м. Біла Церква

Управління патрульної поліції у Харківській області

Управління патрульної поліції у Чернігівській області

Батальйон патрульної поліції у м. Бориспіль

Управління патрульної поліції у Миколаївській області

Адміністративні послуги, що надаються департаментам патрульної поліції у сфері БДР:

 1. [Дозвіл на участь у дорожньому русі ТЗ, вагові або габаритні параметри якого перевищують нормативні.](http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2020/02/informatsijna-nebezpechni.doc)

 2. [Погодження маршруту руху ТЗ під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів](http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2020/02/informatsijna-velykogabaryt.doc).

**Платні послуги у сфері безпеки дорожнього руху**

1. Обстеження з виїздом на місце території або окремих ділянок автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, на яких планується розміщення об’єктів дорожнього сервісу, малих архітектурних форм

Послуга надається територіальними (відокремленими) підрозділами Департаменту патрульної поліції по територіальності

Вартість 177 грн.

(за один виїзд)

Термін: 30 днів

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Закон України "Про дорожній рух"

Закон України "Про Національну поліцію"

Закон України "Про автомобільні дороги"

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198"Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними охорони"

2. Обстеження з виїздом на місце ділянок вулично-дорожньої мережі, на яких планується відкриття нових або перегляд діючих маршрутів руху транспортних засобів, залучених до перевезення пасажирів

Послуга надається територіальними (відокремленими) підрозділами Департаменту патрульної поліції по територіальності

Термін: 30 днів

Вартість 177 грн.

(за один виїзд)

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Закон України "Про дорожній рух"

Закон України "Про Національну поліцію"

Закон України "Про автомобільні дороги"

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198 "Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони"

3. Підготовка і видача технічних умов на розміщення об'єкту дорожнього сервісу/малої архітектурної форми

Послуга надається територіальними (відокремленими) підрозділами Департаменту патрульної поліції по територіальності

Термін: 30 днів

Вартість 294 грн.

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Закон України "Про дорожній рух"

Закон України "Про Національну поліцію"

Закон України "Про автомобільні дороги"

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ,Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198 "Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони"

4. Перевірка проектної документації щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, об’єктів дорожнього сервісу, інших дорожніх споруд з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження

Послуга надається Департаментом патрульної поліції

Термін: 30 днів

Вартість 190 грн.

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 №198 "Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними"

5. Перевірка генеральних планів окремих забудов у населених пунктах з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження

Послуга надається Департаментом патрульної поліції

(у випадку проектів на будівництво і реконструкцію міжнародних, національних і регіональних автомобільних доріг або розміщення наданих об'єктів дорожнього сервісу) територіальними (відокремленими) підрозділами Департаменту патрульної поліції (у всіх інших випадках)

Термін: 30 днів

Вартість 190 грн.

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 №198

"Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони"

6. Перевірка проектів комплексних схем організації руху та спорудження ліній міського електричного транспорту з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження

Послуга надається Департаментом патрульної поліції

(у випадку проектів на будівництво і реконструкцію міжнародних, національних і регіональних автомобільних доріг або розміщення наданих об'єктів дорожнього сервісу) територіальними (відокремленими) підрозділами Департаменту патрульної поліції (у всіх інших випадках)

Вартість 190 грн.

Термін: 30 днів

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 N 1735 "Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом"

7. Перевірка схем організації дорожнього руху на відповідність технічним умовам та нормативно-правовим актам з безпеки дорожнього руху з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження

Послуга надається Департаментом патрульної поліції

Термін: 30 днів

Вартість 190 грн.

Законодавчі акти України, що передбачають надання послуги:

Постанова Кабінету Міністрів України від 04.06.2007 № 795 "Про затвердження переліку платних послуг, які надаються підрозділами Міністерства внутрішніх справ, Національної поліції та Державної міграційної служби, і розміру плати за їх надання"

Відповідно до Положення про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 року № 73 (у редакції наказу Національної поліції України від 03 вересня 2019 року № 887), Департамент патрульної поліції та його підрозділи служать суспільству шляхом забезпечення прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки та порядку. Діяльність Департаменту патрульної поліції здійснюється в тісній співпраці та взаємодії з населенням, територіальними громадами та громадськими об’єднаннями на засадах партнерства і спрямована на задоволення їхніх потреб.

Основні завдання Департаменту патрульної поліції

Надання в межах визначених законом послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги

Реалізація в межах компетенції державної політики у сфері забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки і порядку

Забезпечення безпеки дорожнього руху

Своєчасне реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події

узагальнює практику застосування законодавства України та вносить в установленому порядку пропозиції щодо його вдосконалення з питань, що належать до його компетенції Департаменту патрульної поліції

Функції Департаменту патрульної поліції

провадить превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень

виявляє причини та умови, що сприяють учиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вживає в межах своєї компетенції заходів що до їх усунення; у випадках, передбачених законом, здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання

доставляє у випадках і порядку, визначених законом, затриманих осіб, підозрюваних у вчиненні кримінального правопорушення, та осіб, які вчинили адміністративне правопорушення

вживає заходів із забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, у парках, скверах, на стадіонах, вокзалах, в аеропортах, морських та річкових портах, інших публічних місцях

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

здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, передбачених законом

організовує, забезпечує та контролює діяльність підрозділів Департаменту патрульної поліції

 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

вживає заходів для надання невідкладної, зокрема домедичної допомоги особам, які постраждали внаслідок кримінальних чи адміністративних правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в ситуації, небезпечній для їх життя чи здоров’я

налагоджує та підтримує партнерські відносини з населенням, територіальними громадами та інститутами громадянського суспільства для ефективного виконання завдань патрульної поліції і підвищення довіри населення до неї

забезпечує співпрацю підрозділів Департаменту патрульної поліції у межах наданих їм повноважень з іншими органами (підрозділами) поліції та Міністерства внутрішніх справ України

розробляє (за напрямами діяльності) проекти нормативно-правових актів з питань діяльності патрульної поліції

розглядає звернення громадян, установ та організацій, органів виконавчої влади та місцевого самоврядування з питань, що належать до компетенції Департаменту патрульної поліції

здійснює інформаційну взаємодію з іншими державними органами України, органами правопорядку іноземних держав та міжнародними організаціями

вживає організаційних та практичних заходів для підвищення рівня

безпеки дорожнього руху

у межах інформаційно-аналітичної діяльності патрульної поліції, формує бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Національної поліції України та Міністерства внутрішніх справ України, користується базами (банками) даних Національної ' поліції України, Міністерства внутрішніх справ України та інших державних органів, здійснює інформаційно пошукову та інформаційно-аналітичну роботу, а також обробку персональних даних у межах повноважень визначених законом

виявляє та припиняє факти порушень безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини і умови, що сприяють їх вчиненню

організовує контроль за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху

надає в межах своєї компетенції посадовим і службовим особам та громадянам обов’язкові для виконання приписи про усунення порушень законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а у разі невиконання таких приписів — притягує винних осіб до передбаченої законодавством відповідальності

забезпечує регулювання дорожнього руху та вживає заходів щодо вдосконалення цього напрямку роботи, у тому числі з урахуванням позитивного досвіду іноземних держав; для забезпечення публічної безпеки та правопорядку, попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб, а також забезпечення дотримання правил дорожнього руху застосовує технічні прилади та технічні засоби, що мають функції фото та кінозйомки, відеозапису, чи засоби фото і кінозйомки, відеозапису

* 1. Аналіз нормативних документів, які регулюють діяльність патрульної п

організовує, забезпечує та контролює діяльність поліцейських патрульної поліції

* 1. Аналіз нормативних документів, які регулюють діяльність патрульної поліції, використання інформаційних баз даних

Нормативно-правова база діяльності патрульної поліції:

 Таблиця 2.3.1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Закони | Постанови | Накази |
| Конституція України | Постанова КМУ від 28.10.2015 року №877 «Про затвердження Положення про Національну поліцію» | Наказ МВС України від 07.11.2015 року №1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» |
| Закон України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року №580-VIII | Постанова КМУ від 17.12.2008 року №1102 «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках» | Наказ МВС від 29.11.2007 року №451 «Про затвердження Інструкції з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів «Зелена картка» при нагляді за дорожнім рухом» |
| Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 року №8073-X | Постанова КМУ від 17.12.2008 року №1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду» | Наказ МВС від 06.11.2015 року № 1376 «Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції» |
|  | Постанова КМУ від 17.12.2008 року №1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення» | Наказ МВС та МОЗ від 09.11.2015 року №1452/735 «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». |
|  |  | Положення про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 року №73 (у редакції наказу Національної поліції України від 03 вересня 2019 року № 887). |

Проведений аналіз нормативно-правових актів, що регулюють діяльність патрульної поліції України показав, що сукупність нормативно-правових актів можна поділити на чотири групи: Конституція Украї­ни, яка безпосередньо не закріплює принципи адміністративної діяльності патрульної поліції України, але обумовлює загальні принципи ор­ганізації діяльності державних органів. Оскіль­ки патрульна поліція є складовою частиною органів виконавчої влади, принципи, закрі­плені Конституцією, є основоположними для адміністративної діяльності патрульної поліції України та повинні бути відображені й у інших нормативно-правових актах, що регулюють ді­яльність патрульної поліції, таких як: міжнародно-правові акти, які безпосе­редньо стосуються діяльності правоохоронних органів. У них під категорією «принципи» пе­реважно розуміють обов’язкові для виконання правила поведінки, а ті чи інші принципи зна­ходять своє відображення в різних інтерпрета­ціях; закони України. У деяких з них законо­давцем дуже вдало визначено перелік принци­пів діяльності органів внутрішніх справ Укра­їни, в інших така категорія або зовсім відсутня, або не в повному обсязі відображає важливі аспекти діяльності певного підрозділу органів внутрішніх справ; нормативні акти Міністерства внутрішніх справ, у яких переважно визначені конституцій­ні та загальносоціальні принципи; у свою чергу, внутрішньоорганізаційні та організаційно-так­тичні принципи, які б відображали специфіку діяльності патрульної поліції України.

Ефективність боротьби зі злочинністю визначається рі­внем організації оперативної, слідчої, профілактичної роботи, що проводиться органами внутрішніх справ. У свою чергу, ре­зультати цієї роботи залежать від якості інформаційної підт­римки, оскільки основні зусилля практичних працівників у розслідуванні, розкритті та запобіганні злочинів так чи інакше пов'язані з одержанням необхідної інформації, саме ці функ­ції і покликані забезпечити система інформаційного забезпе­чення органів внутрішніх справ, яка підтримує значний обсяг інформації.

Для повного, всебічного і об’єктивного виконання обов’язків поліцейські використовують інформаційні бази даних.

База даних — це сукупність взаємозв'язаних даних, що зберігаються разом.

На даний час існують такі інформаційні бази даних у діяльності поліції:

 Таблиця 2.3.2

|  |  |
| --- | --- |
| Назва інформаційної бази |  Опис функцій (зміст) |
| «Аркан» | інтегрована міжвідомча автоматизована система обміну інформацією з питань контролю осіб, транс­портних засобів та вантажів, які перетинають державний кордон. Яка складається з інтегрованої інформаційно- телекомунікаційна система «Гарт-1», Банк даних-13 (банк даних викрадених транспортних засобів) та «Відомості про осіб, які перетнули державний кордон України» |
| Державний реєстр фізичних осіб платників по­датків (скорочено ДРФОПП або ДРФО) |  автоматизова­ний банк даних, створений для забезпечення єдиного дер­жавного обліку фізичних осіб, які зобов'язані сплачувати податки, збори, інші обов'язкові платежі до бюджетів та внески до державних цільових фондів у порядку і на умовах, що визначаються законодавчими актами України |
| «СКОРПІОН» | інформаційна аналітично- пошукова система. Головне управління по боротьбі з органі­зованою злочинністю |
| Єдиний інтегрований інформаційно-аналітичний центр | Розроблено на базі інформаційних ресурсів Мінфіну, Державної податкової служби, Держмитслужби, Державного каз­начейства, Мінекономіки, МВС, Національного банку |
| «І-24/7» | інформаційно-пошукова система. Вико­ристовується Інтерполом та Національним центральним бюро Інтерполу |
| «Армор» | інтегрована інформаційно-пошукова си­стема. Органи та підрозділи міністерства внутрішніх справ України |
| «Сова» | інформаційно-аналітична система Інфор­маційний центр управління міністерства внутрішніх справ України в Луганській області. Видану інформацію оформ­лено у вигляді довідки-досьє із включенням у її склад розго­рнутої схеми зв'язків фігуранта (кримінальних, родинних, ділових, співкамерників, через телефонні розмови тощо) |
| «АРГУС» | спеціалізована біометрична система. Банк фотозображень, Інформаційні технології у боротьбі зі злочинністю |
| «Біженець» | автоматична інформаційна система. Міграційні служби взаємний електронний обмін інформаці­єю, в тому числі щодо дактилоскопії осіб, які звернулися за отриманням притулку, та біженців |
| «Єдиний реєстр досудових розслідувань (ЄРДР)» | створена за допомогою автоматизованої сис­теми електронна база даних, відповідно до якої здійснюєть­ся збирання, зберігання, захист, облік, пошук, узагальнення даних про кримінальні правопорушення та хід досудового розслідування у кримінальних провадженнях |
| «Державна інформаційна система реєстраційного обліку фізичних осіб та їх документування» |  |
| «Державний реєстр актів цивільного стану громадян» |  |
| «Єдина автоматизована систе­ма керування пасажирськими перевезеннями (АСК ПП УЗ)» |  |
| «Інтегрований національний банк даних (ІНБД) про транспортні засоби» |  |
| «Автоматизовані інформаційно-пошукові системи» |  |
| «Єдиний реєстр досудових розслідувань» |  |

Таким чином, поліція здійснює інформаційно-аналітичну діяльність виключно для реалізації своїх повно­важень. Формує бази даних, що входять до єдиної інформа­ційної системи Міністерства внутрішніх справ України. Користується базами даних Міністерства внутрішніх справ України та інших органів державної влади.

* 1. Дорожньо-транспортні порушення, їх види, причини та запобігання

Дорожньо-транспортна пригода, відповідно до п.1.10 Правил дорожнього руху, це подія, що сталась під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або пораненні люди чи завдані матеріальні збитки.

Іншими словами, ДТП — це подія, що порушує нормальний хід процесу дорожнього руху. Вона виникає в результаті втрати спроможності керувати транспортним засобом або внаслідок неправильних дій учасників дорожнього руху і супроводжується загибеллю, пораненням людей, завданням матеріального збитку.

Основні ознаки ДТП

в результаті ДТП завжди виникають шкідливі наслідки

виникненню ДТП передує одне чи декілька порушень нормативів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та правил експлуатації

даний транспортний засіб у момент пригоди обов’язково має перебувати у процесі дорожнього руху

ДТП можлива лише за участю дорожньо транспортного засобу

Під поняттям усіх транспортних засобів, що підпадають під ознаки механічного транспортного засобу, у Кримінальному Кодексі України розуміють всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Шкідливі наслідки викликані ДТП завжди супроводжуються завданням матеріального збитку чи тілесними ушкодженнями або загибеллю людей.

ДТП потрібно відрізняти від аварійних ситуацій, які характеризуються відсутністю негативних наслідків. Наприклад, на громадянин Б із зустрічної смуги вибігає собака, щоб уникнути зіткнення громадянин Б звертає за межі проїжджої частини, але завдяки тому, що пасажари були пристебнуті, ніяких тілесних ушкоджень не послідувало.

Найпоширеніші причини дорожньо - транспортних пригод

несправність транспортного засобу

з вини водія

з вини пішохода

Технічні поломки автомобіля завжди призводять до аварій. Найчастіше, пригоди, які виникли за такою причиною, відрізняються високим відсотком смертності

перехід дороги в неустановленому місці, в тому числі на червоне світло світлофору

порушення правил обгону

ігнорування дорожніх знаків, сигналу світлофору

незнання правил дорожнього руху

керування автомобілем у стані алкогольного сп’яніння

проходження уздовж проїзної частини, не використання світло відбиваючих деталей у нічний час суток

неуважність під час керування автомобілем: розговори по мобільному телефону, прийом їжі

При аналізі події, на перший погляд, іноді здається, що технічна несправність не є причиною аварії. Найчастіше головну причину відносять до порушення правил дорожнього руху. Наприклад, наїзд на пішохода зазвичай пояснюють перевищеною швидкістю або пізнім застосуванням гальм.

Випадки, коли обставини події пов’язані з транспортними засобами та подібні на ДТП, навіть можуть містити деякі обставини автопригоди, але не є такими

Пригоди, які сталися внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення (розчеплення) з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо.

Пригоди за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в кар’єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, установлення щогл, опор, тощо).

Пригоди, які сталися під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі

Пригоди, які сталися внаслідок стихійного лиха, за умови що транспортний засіб не рухався

Розрізняють дев’ять видів ДТП за видами:

 Пригоди за участю велосипедів та гужового транспорту, які сталися під час їх руху і учасниками яких не були інші транспортні засоби чи пішоходи, а також за умови, що при цьому не завдано шкоди майну, життю чи здоров’ю третіх осіб

 Таблиця 2.3.1

Класифікація ДТП за видами

|  |  |
| --- | --- |
| Вид ДТП | Ознака події (опис) |
| Зіткнення | подія, при якій рухомі транспортні засоби зіткнулися:- між собою;- з рухомим складом залізниць;- з транспортним засобом, що раптово зупинився (наприклад, у разі несправності, перед заборонним сигналом світлофора, несподівано виниклою перешкодою і т. д.). Зіткнення можуть бути стрічними, попутними і бічними |
| Перекидання | подія, при якій рухомий транспортний засіб перекинувся. Перекидання відбувається унаслідок дії несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення або кріплення вантажу, через застосування неправильних прийомів керування. До перекидань відносяться пригоди, за яких транспортний засіб, що рухався, втрачає стійкість та перекидається внаслідок упливу несприятливих погодних умов, технічної несправності, неправильного розміщення чи закріплення вантажу, а також через застосування неправильних прийомів керування. Наприклад, якщо автомобіль перекинувся внаслідок перевищення критичної швидкості руху на повороті — це перекидання. Якщо ж водій різко змінює напрямок руху автомобіля після незначного бокового зіткнення з іншими транспортними засобами та внаслідок цього перекидається, то ця пригода кваліфікується як зіткнення |
| Наїзд на перешкоду | подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав або ударився об нерухомий предмет |
| Наїзд на пішохода | подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на людину; або людина натрапила на рухомий транспортний засіб; або людина постраждала від вантажу (або частин транспортного засобу), що перевозиться транспортним засобом, виступаючого за габарити транспортного засобу. До наїздів на пішохода зараховуються випадки наїзду на людей, що катаються на лижах, санках, ковзанах, самокатах, що переміщаються в інвалідних колясках без двигуна, на дітей, що катаються на триколісних велосипедах |
| Наїзд на велосипедиста | подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий транспортний засіб |
| Наїзд на тварину | подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин, або самі ці тварини і птахи ударилися об рухомий транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди або спричинено матеріальний збиток |
| Наїзд на гужовий транспорт | подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав на упряжених тварин або гужові вози, або самі ці упряжені тварини або гужові вози ударилися об рухомий транспортний засіб |
| Наїзд на транспортний засіб, що стоїть | подія, при якій один рухомий транспортний засіб наїхав на інший транспортний засіб або на причіп, що стоїть |
| Інші події: | - падіння вантажу, що перевозиться, або відкинутого колесом предмету на людину, тварину або інший транспортний засіб;- наїзди на перешкоду (вантаж, що впав, колесо, що відвалилося, і ін.), що раптово з’явилася;- наїзди на осіб, що не є учасниками дорожнього руху;- падіння пасажира — пригода, під час якої людина випала із транспортного засобу, що рухався, або впала у салоні транспортного засобу (внаслідок різкого гальмування, прискорення чи зміни напрямку його руху).Падіння пасажирів, що виникають при зіткненнях, перекиданнях чи наїздах транспортних засобів на перешкоду до цього виду ДТП не відносяться |
| Падіння вантажу | Пригода, під час якої постраждали люди від падіння вантажу, що перевозився. До цього виду належить пригода, що сталася внаслідок відкинутого колесом механічного транспортного засобу предмету |

Найзагальніша класифікація причин ДТП

незадовільний стан влаштування та утримання елементів дороги і дорожньої обстановки;

незадовільна організація дорожнього руху

незадовільний технічний стан транспортних засобів

недотримання правил дорожнього руху учасниками цього руху

зниження працездатності водіїв внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом факторів, що викликають зміну самопочуття  **сприйняття обстановки руху**

неправильне розміщення та кріплення вантажу, що приводить до втрати управління стійкості

застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які викликають їх замети, перекидання або втрату керування під час руху  **створюють можливість поломок і псування механізмів, що призводять до аварійних ситуацій**

 Таблиця 2.3.2

ДТП залежно від ступеня тяжкості наслідків

|  |  |
| --- | --- |
| Наслідки ДТП | Ознака (вартість) |
| Матеріальний збиток | ремонтно-відновлюваних робіт при пошкодженні транспортних засобів, вантажів, дорожніх та інших споруд (знаків, огорож, світлофорів, зелених насаджень тощо) |
| коштів на виконання функцій правоохоронних органів (виїзд та дії на місці ДТП, дізнання, слідство та суд) |
| надання медичної допомоги постраждалим у ДТП (виїзд на місце ДТП, доставляння постраждалих у медичний заклад, лікування, виплати за соціальним страхуванням) |
| Легкі тілесні ушкодження, тілесні ушкодження середнього ступеня тяжкості і тяжких | Травмованими в результаті ДТП вважаються люди, які внаслідок дорожньо - транспортної пригоди одержали тілесні ушкодження будь-якого ступеня тяжкості і протягом трьох діб звернулися за медичною допомогою до лікувально- профілактичного закладу |
| Смерть потерпілого | Особливо тяжкі наслідки (загинуло 4 і більш або поранено 15 і більше людей) |

 Визначаючи умови, пов’язані з людським фактором, тобто учасниками дорожнього руху, вони пов’язані, у першу чергу, з безкарністю за минулі адміністративні правопорушення. Істотно впливають на криміногенність людського фактору автотранспортних правопорушень психофізіологічні властивості осіб, які управляють транспортними засобами (безвідповідальність, зневага до заборон і відсутність самодисципліни). Слабка професійна підготовка водіїв в автошколах, а для пішоходів - пропаганда правил безпеки в освітніх установах, трудових колективах і за місцем проживання, недоліки системи перепідготовки водіїв автолюбителів в автогосподарствах також впливають на формування низької культури поведінки на автодорогах.

**Умови, що сприяють створенню і реалізації аварійної обстановки**

неналежний стан доріг

порушення безпечних нормативів ширини проїзної частини, розмітки, розв’язок, переходів

недоліки конструкції автотранспортних засобів, які утруднюють керування

довгострокова експлуатація транспортногозасобу

порушення нормативів робочого часу водіїв

помилки у виборі режиму регулювання дорожнім рухом і технічних засобів для цього

невикористання водієм і пасажирами правил, які зменшують ризик аварійної обстановки чи її тяжких наслідків

недостатній контроль за станом автотранспортних засобів

недоліки дисциплінарної, адміністративно-правової і кримінально-правової боротьби з порушеннями правил безпеки руху

неправильна поведінка пішоходів водіїв

несвоєчасне надання співробітниками патрульної поліції і бригадами швидкої медичної допомоги потерпілим на місці аварій

відсутність необхідних засобів для евакуації потерпілих і пошкодженого автотранспорту

Нехтування правилами дорожнього руху та нормами чинного законодавства негативно впливають на стан аварійності, що підтверджує вражаюча статистика кількості ДТП, а також осіб, травмованих та загиблих унаслідок ДТП (<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>).



рис. 2.3.1. Динаміка ДТП та постраждалих за період 2017- 8 місяців 2020року.

Динаміка Дорожньо-транспортних пригод протягом останніх років свідчить про те, що кількість скоєних ДТП коливається від 150 до 160 тисяч подій на рік. Разом з тим, кількість травмованих осіб щороку залишається на рівні 20 відсотків від загальної кількості випадків, кількість загиблих осіб – на рівні 2 відсотків від загальної кількості випадків.

Основні причини аварій з потерпілими

недотримання дистанції

порушення правил маневрування

перевищення безпечної швидкості

порушення правил переїзду перехресть

порушення правил проїзду пішохідних переходів

керування транспортним засобом у нетверезому стані

рис.2.3.2. Дорожньо-транспортні пригоди за видами за період 8 місяців 2020р.

Поширенішими видами авто пригод за 8 місяців 2020року залишається зіткнення, яке скоєно 63619 разів, що складає 62 відсотки від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод. Наїзд на транспорт та наїзд на перешкоду склали 15 та 13 відсотків від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод, відповідно. Зазначені порушення загалом складають 90 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод.

Дорожньо - транспортні пригоди за 8 місяців 2019р. та 8 місяців 2020р. у розрізі регіонів наведено на рисунку 2.3.3.

Рис. 2.3.3. Дорожньо - транспортнi пригоди 8 місяців 2019р. та 8 місяців 2020р. по регіонам.

Як видно з диграми, найбільша кількість ДТП здійснюється у областях, які мають найбільшу кількість населення та відповідно транспортних засобів.

Проаналізуємо дорожньо - транспортнi пригоди, які вчинені в залежності від днів тижня.

рис. 2.3.4. Дорожньо - транспортнi пригоди за днем тижня за період з 01.01.2020 по 31.08.2020р.

За днем тижня найчастіше трапляються дорожньо - транспортнi пригоди у п’ятницю. Як свідчать статистичні данні у п’ятницю відбувається 15,6 – 15,7 відсотків дорожньо - транспортних пригод проти 13-14 відсотків пригод у інші дні тижня.



рис. 2.3.5. Дорожньо-транспортна пригоди за часом скоєння за період з 01.01.2020 по 31.08.2020р. та за період з 01.01.2019 по 31.08.2019р.

Аналізуючи кількість дорожньо-транспортних пригоди за часом скоєння, то пік аварійності припадає на 18 та 19 годину. У цей час було скоєно 6,8 - 7,2 відсотки від усієї кількості ДТП. Це пояснюється великою концентрацією автотранспортних засобів на дорогах, оскільки у зазначений час більшість водіїв прямують до дому після завершення робочого дня.

Найпоширеніші причини загибелі та травмування пішоходів в Україні

поява на дорозі в нетверезому стані

неочікуваних вихід на проїзну частину

невиконання пішоходами сигналів регулювання руху

перехід дороги у невстановленому місці

порушення правил проїзду пішохідних переходів

;

Особливу увагу слід звернути на те, що третину усіх ДТП, пов’язаних з наїздом на пішоходів, скоється з вини з вини самих пішоходів, зокрема, дітей-пішоходів.

Слід зазначити, що 14-15 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод з постраждалими трапляються за участю дітей віком до 18 років. Смертність дітей складає 4-5% від загальної кількості випадків ДТП за участю дітей.



рис. 2.3.6. Дорожньо-транспортні пригоди скоєні за участю дітей

Протягом 8 місяців 2020року ДТП скоєні за участю дітей складають 2278 випадків. В результаті ДТП загинуло 104 дитини, травмовано 2535 дітей віком до 18років.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод, що скоєні за участю дітей свідчить про недостатнє проведення заходів щодо упередження зазначених випадків.

З метою упередження участі дітей в ДТП необхідно збільшити проведення серед учнів шкіл, вихованців дитячих садочків та їх батьків навчальних заходів, тренінгів, зустрічей з працівниками патрульної поліції.

Найбільш розповсюдженою причиною скоєння ДТП є водіння у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Кількість ДТП через водіння у стані алкогольного сп’яніння за січень – жовтень 2020 року порівняно з аналогічним періодом 2019 року збільшилась на 25% та склала 1004 випадків.

Ступень тяжкості наслідків ДТП впливає для винних осіб на вид та розмір відповідальності, що у свою чергу визначає застосування норм певної галузі права, які будуть регламентувати порядок оформлення автопригоди та реагування на відповідні наслідки.

Види відповідальності

За порушення правил дорожнього руху, у випадках коли не було заподіяно середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень або смерті настає відповідальність передбачена КУпАП, і супроводжується штрафом або позбавленням водійських прав

Згідно ст. 286 Кримінального кодексу, за ДТП з серйозними тілесними ушкодженнями або людськими жертвами

Відповідальність за заподіяння шкоди в результаті ДТП третім особам

* 1. Правові аспекти та порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Застосування посадовими особами патрульної поліції заходів адміністративного впливу провадиться в межах їх компетенції, у точній відповідності з законами, які регулюють правила дорожнього руху. Додержання вимог закону при застосуванні заходів впливу за адміністративні правопорушення забезпечується систематичним контролем з боку вище стоячих органів і посадових осіб, правом оскарження, іншими встановленими законом способами.

Органи Національної поліції розглядають, в тому числі, справи про порушення правил дорожнього руху, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту. Від імені органів Національної поліції розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень.

Поліцейські складають протоколи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені частинами четвертою і сьомою статті 121, частиною четвертою статті 122, статтями 122-2, 122-4, 122-5, частинами другою і третьою статті 123, статтею 124, частиною четвертою статті 127, статтями 127-1, 130, 139, частиною четвертою статті 140, 188-28 КУпАП.

До протоколу долучаються:

акт огляду на стан сп’яніння у разі проведення огляду на стан сп’яніння

їх наявності;

письмові пояснення свідків правопорушення у разі їх наявності

акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу у разі здійснення його затримання;

їх наявності;

інші документи та матеріали, які містять інформацію про правопорушення їх наявності

Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності.

За наявності свідків і потерпілих протокол про адміністративне правопорушення підписується також цими особами.

У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу про адміністративне правопорушення в ньому робиться відповідний запис.

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання, які долучаються до протоколу

Під час складання протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз’яснюються її права й обов’язки, передбачені статтею 268 КУпАП, про що робиться відмітка у протоколі про адміністративне правопорушення

долучати акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі з відповідними замірами та схемою

При складанні протоколу про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 139, частиною четвертою статті 140 КУпАП або постанови у справі про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою - третьою статті 140 КУпАП (коли протокол не складається)

пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій чи технічних засобів

перешкоду для дорожнього руху, у тому числі забруднення шляхового покриття

самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів

порушення або невиконання правил на підприємствах, в установах та організаціях під час розроблення та виготовлення транспортних засобів і деталей до них або інших предметів їх додаткового обладнання залізничних переїздів, інших шляхових споруддорожнього руху дорожнього руху

порушення нормативів щодо обладнання на дорогах місць проведення ремонтних робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій дорожнього руху

пошкодження асфальтобетонного покриття доріг унаслідок руху машин на гусеничному ходу

умови та стан шляху, які загрожують безпеці дорожнього руху

При складанні протоколу про адміністративне правопорушення, передбачене статтею 188-28 КУпАП, щодо невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб уповноважених підрозділів Національної поліції України, щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху

додається акт обстеження ділянки додається акт вулично-шляхової мережі та копія раніше надісланої (врученої) вимоги (припису).

Справа про адміністративне правопорушення розглядається:

за місцем його вчинення, за місцем проживання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, за місцем реєстрації транспортного засобу та на місці вчинення адміністративного правопорушення

 Постанова у справі про адміністративні правопорушення,

передбачені статтями 80 і 81

(в частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), частинами першою, другою, третьою, п’ятою і шостою ст. 121, ст.121-1, 121-2, частинами першою, другою, третьою і п’ятою ст. 122, частиною першою ст. 123, ст. 124-1, ст.125, 126, частинами першою, другою і третьою ст.127, ст.128, 129, ст. 132-1, частинами шостою і одинадцятою ст.133-1, частинами першою, другою і третьою ст.140, частинами шостою, сьомою ст.152-1 КУпАП, виноситься на місці вчинення адміністративного правопорушення

Суддями районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів

розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами четвертою та сьомою статті 121, частиною четвертою статті 122, статтями 122-2, 122-4, 122-5, частинами другою і третьою ст. 123, ст.124, частиною четвертою ст.127, ст.127-1, 130, 139, частиною четвертою ст. 140, ст..188-28 КУпАП, а також справи про адміністративні правопорушення, вчинені особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років.

Поліцейські розглядають справи про адміністративні правопорушення, визначені у статті 222 КУпАП

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, користується правами, визначеними у статті 268 КУпАП.

* чи належить до її компетенції розгляд цієї справи;
* чи правильно складено протокол (якщо складання протоколу передбачено КУпАП) та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення;
* чи повідомлено належним чином осіб, які беруть участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду (якщо справа не розглядається на місці);
* чи витребувано необхідні додаткові матеріали які потрібні для вирішення справи;
* чи підлягають задоволенню клопотання щодо законних представників і адвоката.

Поліцейський під час підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення вирішує такі питання:

порушення має ознаки кримінального правопорушення

малозначність вчиненого адміністративного правопорушення

особа від адміністративної відповідальності звільнюється і обмежитись усним зауваженням

передаються прокурору або органу досудового розслідування

при закінченні на дату розгляду справи про адміністративне правопорушення строків накладення адміністративного стягнення, передбачених статтею 38 КУпАП,

справа про адміністративне правопорушення підлягає закриттю без накладення відповідальності та адміністративне стягнення

Поліцейський, розглядаючи справу про адміністративне правопорушення, залежно від установлених обставин зазначає у рішенні про наявність або відсутність вини конкретної особи у його вчиненні та за результатами розгляду справи по суті на підставі статті 247 КУпАП приймає рішення щодо закриття справи про адміністративне правопорушення у зв’язку із закінченням строків, передбачених статтею 38 КУпАП.

про закриття справи

про накладення адміністративного стягнення

виноситься при:

* оголошенні усного зауваження,
* передачі матеріалів на розгляд громадської організації чи трудового колективу;
* передачі їх прокурору, органу досудового розслідування;
* наявності обставин, передбачених статтею 247 КУпАП.

складається у письмовій формі або за наявності технічної можливості в електронній формі у вигляді стрічки, яка роздруковується за допомогою спеціальних технічних пристроїв, із зазначенням відомостей, що відповідають пунктам постанови про накладення адміністративного стягнення по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Постанова оголошується негайно після закінчення розгляду справи (стаття 285 КУпАП).

Копія постанови протягом трьох днів вручається або висилається поштою рекомендованим листом особі, стосовно якої її винесено.

У випадках, передбачених статтею 258 КУпАП, копія постанови вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення (ст. 285 КУпАП).

Копія постанови вручається під підпис. У разі якщо копія постанови надсилається, про це робиться відповідна відмітка у справі (ст. 285 КУпАП).

Постанова набирає законної сили після її вручення особі, або отримання поштового повідомлення про вручення, або про відмову в її отриманні

Стягнення штрафу за бажанням особи, притягнутої до адміністративної відповідальності, здійснюється поліцейським на місці вчинення адміністративного правопорушення незалежно від розміру за допомогою безготівкових платіжних пристроїв

Стягнення за адміністративне правопорушення накладається відповідно до статті 33 КУпАП

(не пізніш як через два місяці з дати вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні - не пізніш як через два місяці з дати його виявлення)

У разі несплати штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення ― виконання постанови здійснюються в порядку, передбаченому КУпАП. накладення штрафу, а в разі оскарження такої постанови - не пізніш як через п’ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги без задоволення.

Розглянемо особливості оформлення працівниками патрульної поліції матеріалів про адміністративне правопорушення при затриманні водія для огляду на стан сп'яніння. Згідно Приказу МВД України та Мінздрава №1452/735, в крові людини допускається вміст алкоголю на рівні 0,2 проміле. Все що перевищує зазначений показник вважається сп’янінням.

Таблиця 2.4.1

Залежність вмісту алкоголю від здатності людини керувати автомобілем

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вміст алкоголю | Реакція організма | Можливі наслідки |
| 0,2-0,5 проміле | Втрачається здатність сприймати предмети, що рухаються на зустріч | Водії часто перевищують швидкість та неадекватно оцінюють відстань до наближаючихся транспортних засобів |
| 0,5-0,8 проміле | Порушується зорова реакція, особливо при зміні освітлення | Некоректне оцінювання відстані до навколишніх предметів та автомобілів, менше відрізняються сигнали світлофору та габаритні вогні інших автомобілів |
| 0,8-1,2 проміле | Переоцінка своїх можливостей, невиправданий ризик, послаблення реакцій | Повишається вірогідність наїзду на огорожі, пішоходів, велосипедистів, з’їзду у кювети, на узбіччя |
| 1,2-2,4 проміле | Людина не усвідомлює про порушення координації, рівноваги, зору, відсутність орієнтуватись у просторі | Ризиковий стиль водіння автомобілю, що може призвести до фатального результату |

Притягнення до адміністративної відповідальності водія у стадії алкогольного сп’яніння

проведення процедури огляду в медичному закладі

проведення процедури огляду із застосуванням спеціального прибору – алкотестера.

 в присутності 2 свідків

не пізніше 2 годин (ст. 266 КУпАП

Висновок щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції видається на підставі акту медичного огляду в присутності поліцейського який її доставив.

Результати огляду, проведеного поліцейським, зазначаються у протоколі про адміністративне правопорушення, до якого долучається акт огляду.

Акт огляду складається у двох примірниках, один з яких вручається водію, а другий долучається до протоколу про адміністративне правопорушення

Відповідно до Закону України «Про безоплатну правову допомогу» та пунктів 2, 10 Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2011 року №1363, під час складання протоколу про адміністративне правопорушення особі, яка вчинила адміністративне правопорушення, роз’яснюється її право на отримання безоплатної вторинної правової допомоги.

При складанні протоколу за ст. 130 КУпАП зазначаються:

дата і місце його складення (число, місяць, рік, населений пункт, місце складення

відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальністю: ПІБ, місце проживання; місце реєстрації

посада, спеціальне звання, прізвище, ім’я, по батькові посадової особи, яка склала протокол

місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення (фабула);

документ, що посвідчує особу (серія, номер дата видачі посвідчення водія або паспорта шого документа, що посвідчує особу, яка вчинила правопорушення (службове чи пенсійне посвідчення, студентський квиток);

найменування підприємства, установи, організації, де працює (її посада) або навчається особа;

прізвища, ім’я та по батькові, місця проживання свідків огляду на стан сп’яніння.

зазначення ст. 130 КУпАП, згідно з якою передбачена адміністративна відповідальність;

Статтею 130 КУпАП визначено різні склади адміністративних правопорушень, що передбачає складання різних фабул:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Порушення | зміст | Відповідальність |
| п. 2.9 (а) ПДР України | керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції | ч. 1 ст. 130 КУпАП; |
| 2.9 (г) ПДР України | передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп’яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, | ч. 1 ст. 130 КУпАП; |
| п. 2.5 ПДР України | відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що є порушенням  | ч. 1 ст. 130 КУпАП;  |
| п. 2.10 (є) ПДР України | вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду | ст. 130 КУпАП |

Відповідно до Закону України «Про безоплатну правову допомогу» та пунктів 2, 10 Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2011 року №1363, під час складання протоколу про адміністративне правопорушення особі, яка вчинила адміністративне правопорушення, роз’яснюється її право на отримання безоплатної вторинної правової допомоги.

* 1. Міжнародний досвід із забезпечення безпеки дорожнього руху

В Європі існує низка цільових програм, спрямованих на регулювання дорожнього руху, скорочення аварійності на шляхах, удосконалення інформаційного забезпечення, упровадження новітніх комп’ютерних технологій ц діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху, в основі яких лежить Конвенція ООН «Конвенція про дорожній рух» від 08.11.1968р. та Європейська угода, що її доповнює.

Що стосується правових аспектів у питанні управління органами поліції, то в різних країнах вони суттєво відрізняються. Загалом, управління органами поліції можна поділити на три моделі: централізована, децентралізована та комбінована (інтегрована).

 Таблиця 2.5.1

Моделі управління органами поліції

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Модель управління | Підрозділи поліції | Країни, які використовують модель | Ознаки (характеристики) |
| Централізована модель | Цивільна поліція | Швеція, Данія, Норвегія, Ірландія, Фінляндія | Характерним є невисокий рівень злочинності, відсутність серйозних політичних і соціальних конфліктів, тому вони не потребують спеціальних поліційних формувань збройних сил |
| спеціальні поліцейські формування (жандармерія) | Франція, Іспанія, Італія, Португалія, Бельгія, Голландія, Люксембург | властива не тільки жорстка централізація діяльності правоохоронних органів, але й традиційне використання національної поліції та жандармерії. Суттєвим недоліком централізованої системи можна назвати те, що поліція переважно зосереджувалась на вирішенні загальнодержавних проблем і недостатньо враховувала інтереси окремих територіальних громад |
| Децентралізована модель | окремі місцеві (кантональні) органи влади | Швейцарія, США, Канада |  |
| Комбінована (інтегрована) модель управління | незалежні формування провінційних сил поліції, столична поліція | Великобританія, ФРН, Японія, Нідерланди | поєднуються ознаки двох вищезгаданих моделей. Зокрема, у Великобританії поліцейська система ґрунтується на поєднанні повноважень держави й органів місцевого самоврядування у сфері правопорядку. Систему підрозділів поліції в Англії та Уельсі утворюють незалежні формування провінційних сил поліції, столична поліція (складовою частиною її є Новий Скотленд - Ярд), самостійна поліція лондонського Сіті, у Шотландії - об’єднання поліцейських загонів та окремі підрозділи поліції міст. Міністр внутрішніх справ Великобританії не здійснює безпосереднє керівництво поліцією графств (місцевою поліцією). Також систему управління охороною правопорядку доповнюють незалежні спеціальні поліцейські організації (транспортна поліція, поліція відомства з питань атомної енергетики, військова поліція) |

Без сумніву, вивчення досвіду державного управління поліцією зарубіжних країн має не тільки теоретичне, але й практичне значення в аспекті впровадження в діяльність правоохоронних органів України сучасних форм і методів діяльності. Але під час здійснення реформування правоохоронних органів України мають враховуватися, насамперед, національні особливості і запозичати із зарубіжного досвіду необхідно лише найефективніші аспекти управлінської діяльності.

В інших країнах світу існують правила дорожнього руху, які докорінно відрізняються від правил дорожнього руху в Україні.

Таїланд

заборонено водіння автомобіля без верхнього одягу як чоловікам так і жінкам. При переміщенні на двоколісному транспорті потрібно одягати шлем, який також забороняється знімати.

Онтаріо

дозволено перетин подвійної суцільної смуги. Дорожня розмітка носить попереджувальний характер.

Кіпр

 водію заборонено без необхідності знімати руки з руля а також керувати автомобілем в «неналежному» положенні. Так, якщо водій забажає змінити положення за кермом, штраф складе 25 євро.

 Нью-Джерсі

 при зупинені водія поліцейським на дорозі необхідно обов’язково посміхатись. Правопорушнику забороняється хмуритись, оскільки за таке порушення поліцейський може виписати додатковий штраф.

Коста-ріка

існують правила за якими дозволяється зміщувати водіння авто та вживати алкоголь, навіть дозволяється.

Австрія

за розмову мобільним телефоном під час керування транспортним засобом водій має сплатити штраф 300 Євро

Разом з тим, у всьому світі приймаються суворі міри для попередження випадків керування транспортними засобами в стані алкогольного сп’яніння.

В Японії, у разі коли нетверезий водій стає винним у скоєні аварії та зникає з місця ДТП, покаранням буде позбавлення волі на 10 років бо штраф 1 мільйон йен Мінімальним покаранням за керування автомобілем в стані алкогольного сп’яніння є позбавлення волі на 3 роки. При цьому покарання розповсюджується й на пасажирів, які не зупинили п’яного водія.

У США мери покарання водіїв у нетверезому стані залежить від законів кожного штату. Самі суворі міри для нетверезих водіїв діють у штаті Іллінойс. Максимальне покарання за водіння у нетверезому стані у зазначеному штаті — це по життєве позбавлення водійських прав, 3 роки тюрми штраф у розмірі 25 000 доларів США.

Мінімальним покаранням за керування автомобілем в стані алкогольного сп’яніння є позбавлення волі на 3 роки. При цьому покарання розповсюджується й на пасажирів, які не зупинили п’яного водія.

В Африці боротьба з водінням авто у нетверезому стані стосується навіть тих, хто просто знаходиться на водійському місті у заведеному автомобілі, а кількість алкоголю складає 0,05грам.

Мінімальний штраф складає близько 220 доларів США. у разі несплати штрафу — позбавлення волі до 2 років.

та штраф у розмірі 25 000 доларів США.

Мінімальним покаранням за керування автомобілем в стані алкогольного сп’яніння є позбавлення волі на 3 роки. При цьому покарання розповсюджується й на пасажирів, які не зупинили п’яного водія.

В Росії за керування в нетверезому стані передбачено покарання у вигляді позбавлення водійських прав на строк від 1,5 до 2 років. При повторному водінні у нетверезому стані строк позбавлення плав збільшується до 3 років.

та штраф у розмірі 25 000 доларів США.

Мінімальним покаранням за керування автомобілем в стані алкогольного сп’яніння є позбавлення волі на 3 роки. При цьому покарання розповсюджується й на пасажирів, які не зупинили п’яного водія.

Одним із найдивніших засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є механізм притягнення до адміністративної відповідальності порушників.

У різних країнах щодо водіїв – порушників правил дорожнього руху передбачені різні види покарання, але завжди керуються одним принципом: сплативши за порушення штраф, у правопорушника знижується бажання порушувати ПДР знову.

штраф за проїзд на червоне світло:

* Норвегія – 375дол. США
* Франція – 760 Євро
* Японія – 417 дол. США
* Італія від 150 до 600 Євро
* Німеччина від 90 до 360 Євро
* Канада 150 дол. США
* Китай від 30 до 32 дол. США
* США – 50 дол. США
* Україна – 425 гривень

штраф за перевищення швидкості:

* Норвегія – 500 дол. США
* Німеччина –500 Євро
* США до 150 дол. США
* Японія – 800 дол. США
* Італія від 779 до 3119 Євро
* Німеччина від 400 до 480 Євро
* Канада 10 000 дол. США
* Китай до 320 дол. США
* Україна – 510 гривень

 Таблиця 2.5.2

Відповідальність за керування водіями транспортом в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в країнах світу

|  |  |
| --- | --- |
| Країна | Відповідальність |
| Данія | штраф 450 дол. США або позбавлення волі на строк від 14 діб до 10 років |
| США | штраф від 390 до 1000 дол. США або позбавлення прав від 3 до 6 місяців |
| Японія | Штраф 8700 дол. США або позбавлення волі до 3-х років |
| Фінляндія  | Від 0,5 до 1,2 промілле – штраф 90 Євро, понад 1,2 помілле – штраф 360 Євро |
| Ірландія  | Штраф 5000 Євро |
| Італія | Від 0,5 до 0,8 промілле – штраф 500-2000 Євро, понад 1,5 помілле – штраф 1500- 6000 Євро |
| Німеччина  | Понад 0,5 промілле – штраф 500-3000 Євро |
| Канада  | штраф 600 дол. США |
| Китай | штраф 80-320 дол. США (у разі якщо з вини нетверезого водія хтось загинув, то можливе покарання у вигляді смертної кари) |
| Франція | Штраф 135 – 4500 Євро |

 Таблиця 2.5.3

Відповідальність за керування водіями транспортом в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння в Україні

|  |  |
| --- | --- |
| Порушення ПДР | Відповідальність |
| за перше правопорушення протягом року | штраф 10 200 гривень та один рік позбавлення права керувати транспортним засобом |
| повторне правопорушення протягом року | штраф 20 400 гривень та 3 роки позбавлення керування транспортним засобом |
| за третє та більше порушень протягом року | штраф 40 800 гривень та 10 років позбавлення права керувати транспортним засобом |

Слід зазначити, що з 01 липня 2020 року існувала норма, яка передбачала посилення відповідальності водіїв за керування транспортом у стані алкогольного або наркотичного стану. У разі, якщо водіння у такому стані призведе до аварії зі смертями людей, - покарання становить 12 років тюрми. Разом з тим, 3 липня 2020р. в газеті «Голос України» оприлюднено закон України «О внесенні змін в деякі законодавчі акти України відносно спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень». Документ виключив підпункт, який вводив в Карний кодекс України статтю «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп’яніння або під дією лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». Тобто норма діяла лише 2 дні.

Посилення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння могло би більш дисциплінувати водіїв, що у подальшому призвело б до зменшенню ДТП.

Таким чином, міжнародний досвід забезпечення безпеки на дорогах свідчить, що одним з найпростіших і водночас найдієвіших способів примусити водіїв дотримуватися вимог Правил дорожнього руху є запровадження системи ефективного покарання.

ВИСНОВКИ

В процесі комплексного аналізу правових аспектів діяльності патрульної поліції в сфері безпеку дорожнього руху, здійсненого в межах кваліфікаційної роботи на підставі аналізу нормативно-правових актів, наукових робіт фахівців у зазначеній сфері, міжнародного досвіду встановлено ряд проблем у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та надано декілька напрямків удо­сконалення нормативно-правового урегулювання діяльності па­трульної поліції України у сфері безпеки дорожнього руху.

1. Безпека під час дорожнього руху залишається однією з найбільших проблем в нашій країні. 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, що є специфічною та ускладненою пострадянськими регіональними тенденціями розвитку. Підґрунтям забезпечення безпеки дорожнього руху передусім необхідно розуміти низку нормативно-правових актів, затверджених на законодавчому рівні, які виступають у ролі юридичних регуляторів та формують національне законодавство з безпеки дорожнього руху.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них впливає на економіку та сферу охорони здоров’я України.

Результатом діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху є зменшення кількості загиблих, економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, покращення транспортної культури та дисципліни, впевненість учасників дорожнього руху у їхній безпеці (мінімізація ризиків), зменшення соціальної напруженості в суспільстві від великих втрат через дорожньо-транспортний травматизм.

1. Законом України «Про Національну поліцію», визначено, що Національна поліція – є центральним органом виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Крім того, законодавцем було встановлено правові основи організації та діяльності Національної поліції України, статус поліцейських, а також порядок проходження служби в Національній поліції.

В складі поліції функціонують: кримінальна поліція; патрульна поліція; органи досудового розслідування; поліція охорони; спеціальна поліція; поліція особливого призначення. Зазначається, що діяльність Національної поліції здійснюється в тісному співробітництві та взаємодії з населенням, територіальними громадами та інститутами громадянського суспільства на принципах партнерства і спрямована на вирішення їхніх потреб.

Патрульна поліція виконує функції з підтримання громадського порядку і забезпечення безпеки на вулицях міст і на дорогах, а також профілактику злочинів шляхом механізованого або пішого патрулювання. У її складі діють піші, автомобільні та мотопатрулі, а також кінний патруль для паркових зон, і річковий патруль. Кожен патрульний має нагрудну камеру та планшет, через який по базі даних відразу на місці може дізнатися всю потрібну інформацію про водія-порушника.

 Завданнями поліції є надання поліцейських послуг у сферах:

1) забезпечення публічної безпеки і порядку;

2) охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави;

3) протидії злочинності;

4) надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги.

У даній правовій нормі встановлено введення нової, яка раніше не була притаманна правоохоронним органам, публічно-сервісної функції з надання послуг населенню має на меті повне виключення комерціалізації діяльності поліції як фактора, що формує негативний імідж органу державної влади, за винятком функції охорони майна фізичних і юридичних осіб, що здійснюється на договірних засадах. Реалізація цієї функції поліцією передбачає надання послуг населенню виключно на безоплатній основі, встановлення партнерських стосунків з населенням, формування позитивного іміджу поліції, як органу державної влади.

1. Відповідно до Положення про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 року № 73 (у редакції наказу Національної поліції України від 03 вересня 2019 року № 887), Департамент патрульної поліції та його підрозділи служать суспільству шляхом забезпечення прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки та порядку. Діяльність Департаменту патрульної поліції здійснюється в тісній співпраці та взаємодії з населенням, територіальними громадами та громадськими об’єднаннями на засадах партнерства і спрямована на задоволення їхніх потреб. Департамент Патрульної Поліції складається з апарату який налічує 7 управлінь, 2 відділи та 2 сектори та територіальних органів які складаються з управлінь патрульної поліції, які розташованих в 25 містах України.

Основні завдання Департаменту патрульної поліції:

- Реалізація в межах компетенції державної політики у сфері забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки і порядку;

- Надання в межах визначених законом послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги;

- Забезпечення безпеки дорожнього руху;

- Своєчасне реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події.

Адміністративні послуги, що надаються департаментам патрульної поліції у сфері БДР: видача Дозволу на участь у дорожньому русі ТЗ, вагові або габаритні параметри якого перевищують нормативні, погодження маршруту руху ТЗ під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів.

Патрульна поліція надає також ряд платних послуг у сфері безпеки дорожнього руху.

1. Проведений аналіз нормативно-правових актів, що регулюють діяльність патрульної поліції України показав, що сукупність нормативно-правових актів можна поділити на чотири групи: Конституція України, яка безпосередньо не закріплює принципи адміністративної діяльності патрульної поліції України, але обумовлює загальні принципи організації діяльності державних органів. Оскільки патрульна поліція є складовою частиною органів виконавчої влади, принципи, закріплені Конституцією, є основоположними для адміністративної діяльності патрульної поліції України та повинні бути відображені й у інших нормативно-правових актах, що регулюють діяльність патрульної поліції, таких як: міжнародно-правові акти, які безпосередньо стосуються діяльності правоохоронних органів. У них під категорією «принципи» переважно розуміють обов’язкові для виконання правила поведінки, а ті чи інші принципи знаходять своє відображення в різних інтерпретаціях; закони України. У деяких з них законодавцем дуже вдало визначено перелік принципів діяльності органів внутрішніх справ України, в інших така категорія або зовсім відсутня, або не в повному обсязі відображає важливі аспекти діяльності певного підрозділу органів внутрішніх справ; нормативні акти Міністерства внутрішніх справ, у яких переважно визначені конституційні та загальносоціальні принципи; у свою чергу, внутрішньоорганізаційні та організаційно-тактичні принципи, які б відображали специфіку діяльності патрульної поліції України.

Одним з напрямків удо­сконалення нормативно-правового урегулювання діяльності па­трульної поліції України є приведення вітчизняного законодавства у відповідність до міжнародних, а саме, європейських стандартів.

1. Відповідно до п.1.10 Правил дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода (ДТП) - це подія, що сталась під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або пораненні люди чи завдані матеріальні збитки.

Основними ознаками ДТП виступають:

- ДТП можлива лише за участю дорожньо - транспортного засобу;

- даний транспортний засіб у момент пригоди обов’язково має перебувати у процесі дорожнього руху;

- виникненню ДТП передує одне чи декілька порушень нормативів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та правил експлуатації транспорту;

- в результаті ДТП завжди виникають шкідливі наслідки.

Ступень тяжкості наслідків ДТП впливає для винних осіб на вид та розмір відповідальності, що у свою чергу визначає застосування норм певної галузі права, які будуть регламентувати порядок оформлення автопригоди та реагування на відповідні наслідки:

а) адміністративна відповідальність;

б) кримінальна відповідальність;

в) цивільно-правова відповідальність.

Динаміка Дорожньо-транспортних пригод протягом останніх років свідчить про те, що кількість скоєних ДТП коливається від 150 до 160 тисяч подій на рік. Разом з тим, кількість травмованих осіб щороку залишається на рівні 20 відсотків від загальної кількості випадків, кількість загиблих осіб – на рівні 2 відсотків від загальної кількості випадків.

Основними причинами аварій з потерпілими є: порушення правил маневрування; перевищення безпечної швидкості; недотримання дистанції; порушення правил переїзду перехресть; порушення правил проїзду пішохідних переходів; керування транспортним засобом у нетверезому стані.

Найпоширенішими видами авто пригод за 8 місяців 2020року залишається зіткнення, яке скоєно 63619 разів, що складає 62 відсотки від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод. Наїзд на транспорт та наїзд на перешкоду склали 15 та 13 відсотків від загальної кількості дорожньо-транспортних пригод, відповідно. Зазначені порушення загалом складають 90 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод. Застосування посадовими особами патрульної поліції заходів адміністративного впливу провадиться в межах їх компетенції, у точній відповідності з законами, які регулюють правила дорожнього руху. Додержання вимог закону при застосуванні заходів впливу за адміністративні правопорушення забезпечується систематичним контролем з боку вищестоячих органів і посадових осіб, правом оскарження, іншими встановленими законом способами. Органи Національної поліції розглядають, в тому числі, справи про порушення правил дорожнього руху, правил, що забезпечують безпеку руху транспорту, правил користування засобами транспорту.

Поліцейські здійснюють свої повноваження відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Закону України «Про національну поліцію», «Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі», затвердженої наказом МВС від 07.11.2015 №1395.

7. Міжнародний досвід забезпечення безпеки на дорогах свідчить, що одним з найпростіших і водночас найдієвіших способів примусити водіїв дотримуватися вимог Правил дорожнього руху є запровадження системи ефективного покарання. У зв’язку з цим необхідно вжити заходи щодо посилення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, виключити норми, що передбачають накладення штрафних балів, законодавчо закріпити можливість використання поліцейським технічних засобів відеозапису, з обов'язковим долученням таких матеріалів до протоколу про адміністративне правопорушення, шляхом унесення відповідних змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, внесення змін до ряду статей Кримінального кодексу України, а також Законів України "Про дорожній рух" та "Про Національну поліцію". Посилення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху могло би більш дисциплінувати водіїв, що у подальшому призвело б до зменшенню ДТП.

За результатом дослідження можна виділити основні шляхи посилення безпеки дорожнього руху:

- Приведення вітчизняного законодав­ства у відповідність до європейських стандартів. Розробка та затвердження окремого нормативно-правового акта, який би визначив організацію діяльності саме патрульної поліції, окреслив їй завдання та функції, специфіку повноважень патрульних поліцейських, оцінку ефективності їх роботи.

- Посилення покарання за порушення правил дорожнього руху, а саме збільшення штрафів та введення кримінальної відповідальності.

- Відеофіксація порушень та запровадження штрафних балів.

- Запровадити навчання та тестування водіїв кожні 10 років водійського стажу. Так-би мовити «курси підвищення кваліфікації» водіїв, в тому числі надання знань та навиків щодо надання першої медичної допомоги постраждалим у разі потрапляння у ДТП.

- Налагодження інфраструктури на дорогах. Зокрема, облаштування розв’язок кільцевого типу, встановлення додатковий дорожніх знаків, камер відеофіксації порушень правил дорожнього руху, світловидбиваючих розміток. Тобто, відповідальність за безпеку на дорогах мають нести й органи місцевого самоуправління, компанії які займаються благоустроєм доріг. Влада як місцева так і центральна повинна подбати про наявність об лаштованих пішохідних переходів, велодоріжок, об лаштованих місць для паркування, паркінгів та перхоплювальних автостоянок.

- Переглянути підхід відповідно до якого, порушником правил дорожнього руху апріорі є водій. Але нерідко порушниками є й пішоходи, водії мопедів велосипедів, Необхідно підвищувати обізнаність людей про їхню поведінку як учасників дорожнього руху.

- Налагодження партнерських відносин між громадянами та працівниками Національної поліції.

- Здійснення превентивних заходів з метою упередження порушень ПДР. Специфічною формою виховно - профілактичного впливу на учасників дорожнього руху (водіїв, пасажирів, пішоходів) є огляди по безпеці дорожнього руху, операції, рейди, тематичні конкурси та кінофестивалі.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративна діяльність Національної поліції: навч. посіб. / О. М. Калюк, С. Ф. Константінов, В. А. Куліков та ін.; за заг. ред. В. А. Кулікова. К.: «Освіта України», 2016. 230 с.

2. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали ХІ Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 22 листоп. 2016 р.). Кривий Ріг, 2017.

3.Бова А. А. Оцінка роботи поліції (міліції) та громадська думка: *Український соціум*. 2005. 113 с.

4. Бойко Д. Д. Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2015. 20 с.

5. Бугайчук К. Л. Критерії оцінки ефективності діяльності правоохоронних органів: досвід США і Великобританії: Національна громадська платформа «Реформуємо МВС: прозорість та відповідальність». 2015.

6. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Саєнко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб’єктів забезпечення: монографія. / МВС України. ЛДУВС. Луганськ: РВВ ЛДУВС, 2011. 271 с.

7. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2016. 21 с.

8. Галабурда Н. Особливості процесуального порядку застосування тимчасового затримання транспортних засобів. *Підприємництво, господарство і право*. 2010. № 4.

9. Головко В. А. Адміністративно-правове забезпечення захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху в Україні: проблеми теорії та практики: дис. ... канд. юрид. наук ; Донец. юрид. ін-т Луган. держ. ун-ту внутр. справ ім. Е. О. Дідоренка. Донецьк, 2011. 222 с.

10. Гуржій Т.О. Актуальні проблеми нормативної регламентації порядку використання спеціальних світлових та звукових сигналів автотранспортних засобів*. Науковий вісник КНУВС.* Київ. 2006.

11. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. д-ра юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ , 2011 . 40 с.

12. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. канд. юрид. наук; Національний ун-т внутрішніх справ. Харків, 2002. 185 с.

13. Гусаров С.М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ: автореф. дис. д-ра юрид. наук; Інститут законодавства Верховної Ради України. Київ, 2009. 40 с.

14. Гусаров С. М., Колчинський Ю. І. Культурний водій. Фантастика!. Харків: Светофор, 2008. 147 c.

15. Довідник працівника Державної автомобільної інспекції України. Національна академія внутрішніх справ України / за ред. В.О. Жука. К.: Аванпост-прім, 2004.

16. Інформація з офіційного сайту МВС України. URL: http://www.mvsinfo.gov.ua/ua/news/1804\_vropeyskiy\_riven\_kulturi\_ta\_bezpeki\_na \_ dorogah ce nasampered samodisciplina Arsen Avakov. (дата звернення: 23.05.2020).

17. Куба Н. Я. Система оцінки ефективності роботи національної поліції .

18. Майоров В. И. Оценка эффективности административно- юрисдикционной деятельности в сфере дорожного движения. *Вестник Челябинского государственного университета.* Серия «Право». - 2015. - № 23 (378). - Вып. 44. - С. 78-83.

19. Наталія Куба, Руслан Тополевський. Інформаційний портал Харківської правозахисної групи «Права людини в Україні». 2016. URL: http://khpg.org/index.php?id=1455530110. (дата звернення: 13.09.2020).

20. Осика І. М. Критерії оцінки ефективності діяльності правоохоронних органів: досвід США і Великобританії. Національна громадська платформа «Реформуємо МВС: прозорість та відповідальність». 2015. 275с.

21. Сердюк А. М. Щодо критеріїв ефективності діяльності поліції закордонних країн. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки».* 2015. с. 155-159.

 22. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984р. №8073-К. Дата оновлення: 14.05.2020. URL:http://zakon3.rada.gov.ua. (дата звернення: 23.10.2020).

1. Колпаков В.К., Доненко В.В. Керування транспортними засобами у стані сп’яніння: адміністративно-деліктні проблеми: Монографія. Д.: Юрид.акад., 2003.

24. Коміссаров С. А. Організаційно-правове забезпечення застосування адміністративних санкцій у сфері безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2011. 20 с.

25. Конституція України: офіц. текст. Київ: КМ, 2013. 96 с. Дата оновлення: 21.02.2019. URL: http://zakon2.rada.gov.ua. (дата звернення: 15.10.2020).

26. Кримінальний кодекс України: Закон від 05.04.2001р. №2341-III. http://zakon2.rada.gov.ua. (дата звернення: 23.10.2020).

27. Кутерга М. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно- правовими засобами: автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2016. 20 с.

28. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. URL:http://www.tur.org.ua/news/dosvid-kraym-odoupravlmnya- bezpekoyu-dorozhnogo-ruhu. (дата звернення: 21.08.2020).

 29. Крицкая М. С. Критерии общественной оценки административно-юрисдикционной деятельности полиции. *Инновационная наука: международный научный журнал.* 2016. № 3. С. 66-67.

 30. Лазаренко М. В. Адміністративно-правовий статус спеціальних технічних засобів, які фіксують порушення правил дорожнього руху. *Журнал східноєвропейського права.* 2014. № 4. 71с.

31. Лазаренко М. В. Адміністративно-правовий статус Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем. *Інформація і право*. 2014. №2 51с.

32. Лазаренко М. В. Адміністративно-правові відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем. *Митна справа*. 2014. № 3 (93). Ч. 2. С. 145-150.

33. Лазаренко М. В. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем. Актуальні проблеми держави і права. 2014.

34. Марценишин Ю. І. Адміністративний нагляд Державної автомобільної інспекції МВС України за перевезенням небезпечних вантажів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук; Нац. ун-т держ. податк. служби України. Ірпінь, 2015.

35. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ: Б.в., 2011. 18 с.

36. Піддубна А. В. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації на пасажирському автотранспорті: автореф. дис ... канд. юрид. наук. Харків, 2015. 37. Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України: затв. наказом Національної поліції України 27.11.2015 р. №635.

38. Порядок направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1103.

39. Причини та профілактика дорожньо-транспортних пригод. URL: http://ncpn.net.ua/dtp2.html. (дата звернення: 23.10.2020).

40. Правила дорожнього руху: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001р. №1306. Дата оновлення: 18.07.2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п. (дата звернення: 23.09.2020).

41. Про безоплатну правову допомогу: Закон України від 02.06.2011 р.

42. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12. (дата звернення: 23.10.2020).

43. Про доступ до публічної інформації: Закон України 1 3.01.2011 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua. (дата звернення: 23.10.2020).

44. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VII. Дата оновлення: 06.02.2019. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19. (дата звернення: 23.10.2020).

45. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015р. №877. URL: http://www.kmu.gov.ua/control. (дата звернення: 23.10.2020).

46. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції: Наказ МВС України від 06.11.2015р. №73. URL: http://patropolice.gov.ua/faq/normatyvno- politsiyi. (дата звернення: 23.10.2020).

47. 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 07.11.2015р. №1395. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408. (дата звернення: 23.10.2020).

48. Про запобігання корупції: Закон України від 14.10.2014 р.

49. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: Наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15. (дата звернення: 23.10.2020).

50. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: постанова Кабінету Міністрів України; Положення від 28.10.2015р. №878. Дата оновлення: 02.09.2017. URL:http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/878-2015. (дата звернення: 13.10.2020).

51. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1086.

 52. Про затвердження Порядку інформування центрів з надання безоплатної вторинної правової допомоги про випадки затримання, адміністративного арешту або застосування запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.2011р. №1363.

53. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877.

54. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 878.

55. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: Наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1376.

56. Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події: Наказ МВС України від 06.11.2015 р. № 1377.

57. 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 07.11.2015р. №1395.

58. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: Наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015р. №1452/735 .

59. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1102.

60. Про затвердження Інструкції з автоматизованого обліку адміністративних правопорушень: Наказ МВС України від 04.07.2016р. №595.

61. Про захист персональних даних: Закон України від 01.06.2010р.

62. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону Закон України від 22.06.2000 р. Дата оновлення:01.01.2016. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1835-14. (дата звернення: 23.09.2020).

63. Про Національну поліцію: Закон України: науково-практичний. комент. МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ; за заг. ред. д-ра юрид. наук, доц. В.В. Сокуренка; О.І. Безпалова, К.Ю. Мельник, О.О. Юхно та ін. Харків, 2016. 408 с.

64. Про Правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001р. №1306.

65. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14червня 2017 № 481-р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/481-2017. (дата звернення: 14.10.2020).

66. Про затвердження Інструкції з організації діяльності чергової служби органів (підрозділів) Національної поліції України: Наказ МВС України від 23.05.2017р. №440.

67. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: Наказ МВС України від 16.02.2018 р. № 111.

68. «Рейтинг поліції»: сьогодні презентовано інтерактивну карту України: виступ в ефірі «Громадського радіо». URL: https://hromadskeradio.org/programs/kyiv-donbas/reytyng-polidyi-sogodni-prezen- tovano-interaktyvnu-kartu-ukrayiny. (дата звернення: 15.08.2020).

69. Статистика ДТП по роках. URL: http://patrol.police.gov.ua/statystyka.

70. Транспортне право: навчально-методичний посібник / С.В. Селезень, Л.В. Єрофєєнко, Ю.М. Нещеретний; М-во освіти і науки України, Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. X.: ХНАДУ, 2007. 263 с.

71. Червінчук А. В. Рішення, дії та бездіяльність ДАІ в адміністративно- деліктному провадженні та їх оскарження: автореф. дис. канд. юрид. наук; Держ. ВНЗ «Запоріз. нац. ун-т» М-ва освіти і науки України. Запоріжжя, 2014. 17с.

72. Я - водій: навч.-метод. посіб. / В. Г. Бабенко [та ін.]. Харків: «Світлофор», 1996. 168 с.

73. Я - водій: навч.-метод. посіб. / С. Г. Коломієць [та ін.]. - 10.вид., розширене. Харків: «Світлофор», 2006. 80с.

74. Як підвищити безпеку на українських дорогах (29.12.2015). URL: http://ua.racurs.ua/1051-yak-pidvyschyty-bezpeku-na-ukrayinskyh-dorogah... (дата звернення: 23.10.2020).

 75. Ярова Р. В. Поняття адміністративної відповідальності спеціальних суб’єктів - водіїв автотранспортних засобів. Економіка та управління на транспорті. НТУ, 2015.

 76. National Road Safety Programme 2013-2020. (2013). Document adopted by the National Road Safety Council on 20.06.2013. Secretariat of the National Road Safety Council Ministry of Infrastructure and Development. 64 р.

1. Road Safety Education Program. (2012). Design and delivery team at the Société de l’assurance automobile du Québec. 28 р.
2. Road Safety Plan 2021. Transport for NSW. (2018). Centre for Road Safety. 29 р.
3. Road Safety Programme 2011. Federal Ministry of Transport, Building and Urban development Invalidenstr. 53с.
4. Helbing, D. MASTER: Macroscopic traffic simulation basedon a gas- kinetic, non-local traffic model [Text]. Transpn. Res. B. 2001.