

ПРІОРИТЕТ РУХУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ МАЮТЬ НА ЦЕ ПРАВО, ЯК ЗАСІБ ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Крижановська О. В., Медведенко С. В.

В статті висвітлено проблеми безпеки на дорогах під час воєнного стану та розглянуто пріоритет руху транспортних засобів із спеціальними сигналами як ефективний засіб запобігання дорожньо-транспортних пригод. Проаналізовано особливості організації дорожнього руху під час військових дій та важливість швидкого та безпечного реагування на надзвичайні ситуації. Висвітлено роль спецтранспорту у забезпеченні безпеки населення та інфраструктури в умовах загострення конфлікту. Обговорені стратегії та практичні аспекти використання пріоритету руху транспортних засобів, які мають на це право, для забезпечення ефективності та оперативності дій у надзвичайних ситуаціях. Здійснено огляд законодавчого та організаційного забезпечення пріоритету руху спецтранспорту під час воєнного стану.

В статті розглянуто актуальні проблеми правового регулювання щодо посилення відповідальності за ненадання переваги в русі транспортним засобам, які мають на це право. Авторами приділено значну увагу проекту Закону про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за ненадання переваги в русі транспортним засобам, які мають на це право.

Визначено, що «дорожній рух» є не лише невід'ємною частиною повсякденного життя кожної людини, але також має глибокі зв'язки з економічним станом держави у різних її сферах. Це відображається у широкому спектрі нормативно-правових актів, які регулюють різні аспекти «дорожнього руху» та його безпеки.

Встановлено, що для врегулювання питання «дорожнього руху» та його «безпеки під час дії правового режиму воєнного стану», необхідно знайти баланс між реальними безпечними ризиками, новітніми технічними та технологічними досягненнями і значними перевагами розширення можливостей в рамках офіційно дозволених стандартів. Цей баланс потрібен як для учасників дорожнього руху, так і для інших осіб, чиє життя та діяльність безпосередньо залежать від нормативного регулювання «дорожнього руху».

Зроблено акцент на важливості координації між аварійно-рятувальними службами, медичною допомогою, пожежною охороною та поліцією. Запропоновано рекомендації щодо вдосконалення системи запобігання дорожньо-транспортних пригод під час правового режиму воєнного стану. Висновки статті можуть бути корисними для розробки стратегій та політики з підвищення безпеки на дорогах.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода (ДТП), запобігання ДТП, учасники дорожнього руху, Національна поліція, адміністративне правопорушення, кримінальне правопорушення, воєнний стан.

Kryzhanovska O. V., Medvedenko S. V. Priority of the traffic of vehicles that have the right to do this as a measure of preventing traffic accidents

The article highlights the problems of road safety during martial law and considers the priority of special transport traffic as an effective means of preventing traffic accidents. The peculiarities of the organization of road traffic during military operations and the importance of quick and safe response to emergency situations are analyzed. The role of special transport in ensuring the safety of the population and infrastructure in the conditions of the escalation of the conflict is highlighted. Strategies and practical aspects of using the priority of traffic of vehicles that have the right to it to ensure the efficiency and promptness of actions in emergency situations are discussed. A review of the legislative and organizational support for the priority of the movement of special vehicles during martial law was carried out.

The article examines the current problems of legal regulation regarding the strengthening of responsibility for not giving priority in traffic to vehicles that have the right to do so. The authors paid considerable attention to the project of the Law on Amendments to Article 122 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses regarding the strengthening of responsibility for not giving priority in traffic to vehicles that have the right to do so.

It was determined that "traffic" is not only an integral part of every person's daily life, but also has deep connections with the economic state of the state in its various spheres. This is reflected in a wide range of legal acts that regulate various aspects of "traffic" and its safety.

It is established that in order to settle the issue of "traffic" and its "security during the operation of the legal regime of martial law", it is necessary to find a balance between the real safety risks, the latest technical and technological achievements and the significant advantages of expanding opportunities within the framework of officially allowed standards. This balance is necessary both for road users and for other persons whose lives and activities directly depend on the normative regulation of "traffic".

Emphasis is placed on the importance of coordination between emergency and rescue services, medical assistance, fire protection and police. Recommendations for improving the system of traffic accident prevention during the legal regime of martial law are offered. The conclusions of the article can be useful for the development of strategies and policies to improve road safety.

Key words: *traffic safety, traffic offenses, traffic accident (traffic accident), accident prevention, road users, National Police, special transport, administrative offense, criminal offense, martial law.*

Постановка проблеми. Під час воєнного стану, коли загроза для безпеки громадян та інфраструктури є особливо високою, ефективне функціонування та координація роботи аварійно-рятувальних служб, медичної допомоги, пожежної охорони та поліції стає дуже важливим. В таких умовах надання переваги транспортним засобам з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями (далі - спецтранспорт) стає необхідною умовою для швидкого та безпечного реагування на надзвичайні ситуації.

Такі сигнальні пристрої визначають транспортні засоби як пріоритетні на дорозі, дозволяючи їм оперативніше просуватися через транспортний рух та долучатися до місця події. Це забезпечує швидке прибуття кваліфікованих фахівців із необхідним обладнанням для надання допомоги постраждалим та вирішення надзвичайних ситуацій. Крім того, важливим аспектом є підготовка та тренування персоналу аварійно-рятувальних служб для ефективного реагування на надзвичайні ситуації під час воєнного стану, що включає в себе регулярні навчання з техніки безпеки, комунікації та координації дій у кризових ситуаціях, а також знання процедур та протоколів управління екстремими ситуаціями. Тільки така підготовка може забезпечити швидку та

ефективну реакцію на будь-які виклики, що виникають під час воєнного стану.

Проте, навіть у надзвичайних обставинах можуть виникати ситуації, коли транспортним засобам з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями не надається належної переваги через різноманітні причини. Наприклад, це може бути пов'язано з недостатньою усвідомленістю водіїв щодо необхідності надання пріоритету спецтранспорту, відсутністю чітких правових норм або недостатнім патрулюванням доріг для забезпечення дотримання цих норм.

Спеціалізовані транспортні засоби, такі як аварійно-рятувальні, медичні, пожежні та поліцейські машини вимагають від водіїв особливої уваги та навичок у керуванні, оскільки вони мають спеціальне призначення і використовуються для надання допомоги та реагування на надзвичайні ситуації на дорозі.

Дане дослідження ставить за мету ідентифікувати причини ненадання переваги руху транспортних засобів, які мають на це право, та визначити їх вплив на ефективність функціонування системи надання допомоги та безпеки під час воєнного стану. Крім того, розгляд даної проблеми спрямований на розробку рекомендацій, які сприятимуть поліпшенню нормативно-правового регулювання та впровадженню практичних заходів для забезпечення надання переваги спецтранспорту в умовах воєнного стану.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі питання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту і кримінально-правові заходи запобігання порушенням в цій сфері досліджували А.М. Бабенко, В.С. Батиргарєєва, Ю.П. Битяк, В.І. Борисов, В.І. Василенко, В.М. Гарашук, С.В. Гізімчук, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, І.М. Горбачева, О. М. Джу́жа, В. І. Жульов, В. Ю. Кваши́с, М.С. Кисельова, М.Г. Колодяжний, О.В. Короленко, В.А. Мисливий, О.В. Новіков, К.О. Полтава, М.Ю. Форсюк.

Метою статті є дослідження факторів, що впливають на ненадання переваги у русі спеціальним транспортним засобам, виникнення наслідків невиконання даного заходу безпеки, а також розробка рекомендацій щодо поліпшення нормативно-правового регулювання та практичних заходів для забезпечення надання переваги транспортним засобам, які мають на це право.

Виклад основного матеріалу. Підвищення безпеки дорожнього руху в Україні включає багато аспектів, таких як вдосконалення

організаційно-правового забезпечення, покращення інфраструктури та підвищення дисципліни водіїв і пішоходів. Однак, особливу увагу слід приділити питанням відповідальності та впровадженню ефективних заходів для тих, хто порушує правила безпечної поведінки на дорозі та експлуатації транспорту.

Порушення правил дорожнього руху - це наслідок нехтування правилами безпечної поведінки у сфері безпеки дорожнього руху. Це поняття охоплює всі випадки, коли водії, пішоходи та інші учасники дорожнього руху діють недбало, необережно або з ігноруванням встановлених норм. Такі дії можуть призвести до аварійних ситуацій, травм та інших нещасних випадків. Вони характеризуються як за допомогою кількісних (кількість та динаміка) так і якісних (структура) показників. Серед усіх таких порушень, дорожньо-транспортні пригоди, стосуються в основному технічної недбалості, тобто порушень, пов'язаних з неправильною експлуатацією транспортних засобів або неправильним використанням технічних засобів, машин, механізмів та інших джерел підвищеної небезпеки на дорогах.

Так, за даними звітів патрульної поліції в 2023 році в Україні дуже сумна статистика дорожньо-транспортних пригод: загальна кількість ДТП у 2023 р. - 19 743 випадків (14 925 у 2022 р.); загинули при ДТП у 2023 р. - 2 492 особи (2 248 у 2022 р.); травмовані при ДТП у 2023 р. - 24 774 особи (18 632 у 2022 р.) [1]. Ці цифри статистики є тривожними та вимагають негайних дій з боку влади та водіїв для поліпшення безпеки на українських дорогах.

Значна кількість законів України містять норми, що регулюють різні аспекти дорожнього руху, серед них Закони: «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух». Також важлива інформація міститься у кодифікованих нормативно-правових актах, наприклад, у Кодексі України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та Кримінальному кодексі України (КК України).

Правові норми, які опосередковано впливають на організацію дорожнього руху, також встановлені у багатьох інших законодавчих актах, таких як Земельний кодекс України, Бюджетний кодекс України, Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні», Закон України «Про місцеві державні адміністрації», Закон України «Про

концесію», Закон України «Про мультимодальні перевезення» та інші [2, с. 292].

Дійсно, ми бачимо достатню кількість нормативно-правових актів, які регулюють безпеку дорожнього руху, а також безпеку громадян під час руху транспортних засобів. Але, не зважаючи на такий комплекс нормативного забезпечення, ситуація із вчиненням дорожньо-транспортних пригод занадто критична.

В умовах введення в Україні правового режиму воєнного стану з 24 лютого 2022 року, дорожній рух на території держави став відрізнятися від встановлених правил для мирного часу: в регіонах ведення бойових дій частими є пересування бронетехніки (важковагової військової техніки) автомобільними дорогами; можна побачити транспортні засоби без номерних знаків, відбувається експлуатація автомобілів з поліетиленовою плівкою замість скла, транспортні засоби їздять з озброєними військовими (автоматниками, кулеметниками) в салоні, перевозять зброю, боєприпаси, окремі ділянки дороги зруйновані артилерійськими, ракетними обстрілами чи авіаційними бомбами тощо. [3, с. 22].

У випадку введення воєнного стану, дорожні умови відрізняються від звичайних, що призводить до значних відмінностей у способах та характері руху транспорту.

Військова техніка активно використовує дороги для своїх потреб, що може призвести до тимчасового обмеження або перекриття доступу для цивільного транспорту. Руйнування доріг та інфраструктури внаслідок бойових дій робить переміщення транспорту небезпечним та обмеженим, що вимагає посилення заходів безпеки та виконання вказівок правоохоронних органів.

Також значною проблемою в даний період є ненадання переваги у русі транспортним засобам з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, у яких обмежений час для здійснення ними своїх функціональних повноважень та надання необхідної швидкої допомоги потерпілим особам.

Так, відповідно до розділу IX «Порядок дій нарядів патрульної поліції, груп реагування патрульної поліції та інших нарядів поліції, залучених до реагування на заяви і повідомлення про правопорушення або події» наказу МВС від 16.12.2020 року № 357 «Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України»,

рекомендований час прибуття наряду поліції на місце події з моменту призначення наряду для реагування на правопорушення або подію (з урахуванням середньої швидкості руху автомобіля 40-50 км/год) складає: 1) у межах міста: **до 7 хвилин** - при перебуванні наряду в зоні оперативного реагування; **до 10 хвилин** - якщо залучено наряд з іншої (сусідньої) зони обслуговування; 2) у сільській місцевості: **до 20 хвилин** - при перебуванні наряду в зоні оперативного реагування; **до 40 хвилин** - якщо залучено наряд з іншої дільниці.

У разі ускладнення погодних умов, дорожньої обстановки та особливостей місцевості або інших непередбачуваних обставин загальний строк прибуття наряду поліції на місце вчинення правопорушення або події не повинен перевищувати часу, мінімально необхідного для подолання відстані від місця знаходження наряду поліції до місця події [4].

Згідно із Постановою Кабінету міністрів України від 16.12.2020 р. № 1271 «Про норматив прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події»: 1) нормативи прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події за зверненнями, що належать до категорії критичних, становлять **10 хвилин** з моменту надходження звернення до диспетчера прийому виклику оперативно-диспетчерської служби центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф; 2) нормативи прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події за зверненнями, що належать до категорії екстрених, становлять **20 хвилин** з моменту надходження звернення до диспетчера прийому виклику оперативно-диспетчерської служби центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф.

З огляду на можливість виникнення обставин, які не залежать від організації системи надання екстреної медичної допомоги (ускладнений дорожній рух, метеорологічні умови, сезонні особливості, епідеміологічна ситуація тощо), допускається перевищення зазначеного нормативу, але не більше ніж у 15 відсотках випадків [5].

Такі умови вимагають від учасників дорожнього руху великої обачності, дисциплінованості та дотримання встановлених правил, щоб забезпечити максимальний рівень безпеки на дорозі в умовах війни.

З накопиченням досвіду в організації дорожнього руху та проведенням досліджень у сфері безпеки на дорогах, погляди на фактори та причини дорожньо-транспортних пригод змінюються.

Серед факторів, що сприяють активізації кримінальних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, можна виділити наступне: соціально-економічні зміни, які призвели до збільшення кількості транспортних засобів при одночасному обмеженні дорожнього будівництва; недосконалість нормативно-правового регулювання; зниження рівня підготовки водіїв і, відповідно, зменшення дисципліни на дорозі; недостатня освітня робота з пропаганди безпечного руху та культурної поведінки на дорозі; проблеми якості і безпеки доріг та транспортних засобів; проблеми надання медичної допомоги потерпілим; безкарність тих, хто вчинив порушення, пов'язаних з транспортом, тощо. Відмінною причиною цих правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні також є свідоме зневага громадян до дотримання вимог кримінального та адміністративного законодавства, правил дорожнього руху [6, с. 252].

У більшості країн як громадська думка, так і офіційна статистика органів, що регулюють дорожній рух, часто вказують основну причину ДТП у недбалості та помилках водіїв. Згідно з Всесвітньою організацією охорони здоров'я, дев'ять з десяти ДТП стаються через вину водіїв, а решта пригод також в певній мірі залежать від дій водіїв [7].

Разом з цим, необхідно також враховувати проблему невиконання своїх обов'язків пішоходами, які передбачені розділом четвертим «Обов'язки і права пішоходів» Постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» [8], а також недбалості, самовпевненості та недооцінки ризиків з боку пішоходів під час організації дорожнього руху.

Згідно пункту 4.13 Правил дорожнього руху, пішоходи у разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.

Пункт 4.14 Правил дорожнього руху чітко визначає, що пішоходам заборонено виконувати наступні дії: а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху; б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід; в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину; г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше

смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження; г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху; д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку [8].

Для запобігання дорожньо-транспортних пригод, особливо у контексті складної ситуації на дорогах, важливо вживати заходів з регулювання безпеки дорожнього руху та усунення причин правопорушень на рівні запобіжних заходів.

Заслуговує на увагу позиція І.В. Однолько, який зазначає, що запобігання кримінальним правопорушенням у цій області визначається як «комплекс заходів економічного, соціально-культурного, виховного та правового характеру, які здійснюються державними та громадськими організаціями з метою протидії злочинності та усунення її причин» [9, с. 144].

Закалюк А.П. визначає поняття «запобігання» злочинності як «форму суспільної соціально-профілактичної діяльності, спрямовану на перешкодження дії чинників, які спричиняють злочинність, або на їхню нейтралізацію та усунення» та пропонує виділяти загально соціальні запобіжні заходи, у соціальних групах і колективах, а також індивідуальні [10, с. 164].

В свою чергу, Н.І. Устрицька стверджує, що загальносуспільне запобігання спрямоване на боротьбу з причинами і умовами злочинності на загальносуспільному рівні. Спеціально-кримінологічне запобігання спрямоване на протидію причинам і умовам конкретних видів злочинності, а індивідуальне запобігання стосується причин і умов конкретних злочинних вчинків [11, с. 12].

А.М. Бабенко стверджує, що у процесі запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту актуальним залишається вдосконалення нормативної бази щодо притягнення до кримінальної відповідальності за скоєння таких кримінально протиправних діянь, їх правильна кваліфікація та адекватна міра покарання, що забезпечуватиме безпеку осіб та профілактику майбутніх кримінальних правопорушень [6, с. 253].

Як зауважує М.Г. Колодяжний, ефективним у розрізі запобігання порушенням безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту може бути «вироблення нульової толерантності у громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху й вимог транспортної безпеки усіма учасниками дорожнього руху» [12, с. 206].

В свою чергу, І.М. Горбачева запевняє, що «за роки незалежності в Україні не було створено ефективної системи управління безпеки дорожнього руху, яка б базувалася на концентрації повноважень та відповідальності в руках єдиного державного органу й одночасно забезпечувала б чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і координацію їх діяльності» [13, с. 206].

Слушною видається позиція М.Ю. Форсюка, який вказує на необхідності розробки нового підходу до кримінально-правової охорони цієї сфери, спрямованого на забезпечення безпеки та розроблення збалансованої системи кримінального законодавства. При цьому, запобіжні заходи включатимуть організаційні та матеріально-технічні рішення, спрямовані на зменшення рівня злочинності та підвищення загальної безпеки на дорогах. Все це прийтиме створенню ефективної системи контролю та позитивним змінам у відносинах щодо підтримання правопорядку [14, с. 86].

У цьому напрямку необхідно акцентувати увагу на регулюючій діяльності держави у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Особлива увага повинна приділятися аналізу причин порушень правил безпеки дорожнього руху, експлуатації транспорту та розробці єдиної стратегії їх запобігання, включаючи адміністративні та кримінально-правові заходи.

Саме в даному контексті, розроблений та поданий на розгляд до Верховної Ради проект Закону України «Про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за ненадання переваги в русі транспортним засобом, які мають на це право» [15].

Причиною розробки даного законопроекту є постійні порушення учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху в частині надання переваги безперешкодному проїзду машин аварійно-рятувальних служб, спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, пожежної охорони, поліції, що не дозволяє їм оперативно прибути до місця призначення і вчасно надати необхідну допомогу або усунути небезпеку, і це в свою чергу ставить під загрозу людськ життя.

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.

Слід зазначити, що відповідно до практики регулювання питання щодо надання переваги безперешкодного проїзду спеціальному транспорту, яка склалася у Сполучених Штатах Америки та країнах ЄС, вбачається високий рівень захисту зазначених правил. Так у США в залежності від штату, штраф за рух повз шкільний автобус з увімкненим сигналом складає від \$700 доларів США, а проїзд перехрестя на червоне світло світлофора або розворот у невідповідному місці, що може бути причиною дорожньо-транспортної пригоди, у свою чергу складає від 550 доларів США [16, с. 240]. Крім того, посилення відповідальності за ненадання переваги у русі спеціальним автомобілям з увімкненими спеціальними звуковими або світловими сигналами надасть можливість збільшити профілактичну дію зазначених правопорушень.

Основним завданням даного законопроекту є захист конституційних прав громадян на отримання своєчасної медичної допомоги, а також захист осіб від можливої небезпеки пов'язаною із затримкою аварійно-рятувальних служб, спричинене невиконанням учасниками правил дорожнього руху, через малозначиму відповідальність перед можливими наслідками.

Висновки. Враховуючи запропоновані зміни, вважаємо, що прийняття нового закону України «Про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за ненадання переваги в русі транспортним засобом, що мають на це право» та відповідних підзаконних нормативно-правових актів, спрямованих на його виконання, сприятиме відновленню конституційних прав громадян України щодо захисту їх життя та здоров'я.

Крім того, пропонуємо посилити адміністративну відповідальність пішоходів, які нехтують Правилами дорожнього руху та безпеки на дорогах, а саме доповнити частину 1 статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин», та викласти в такій редакції:

«Непоко́ра пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, та порушення правил переходу проїзної частини або не залишення її у разі наближення транспортного засобу

з увімкненим проблисковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом, а також невиконання інших правил дорожнього руху» - тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Сподіваємось, що дана інтерпретація закону призведе до посилення відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху та зростання їх усвідомлення важливості безпеки на дорозі, що може сприяти зменшенню аварійності та підвищенню загального рівня безпеки для всіх учасників дорожнього руху.

Література

1. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. Патрульна поліція. Офіційний сайт. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>
2. Стрижак А.О. Загальна характеристика стану наукової розробленості проблеми безпеки дорожнього руху. *Вісник кримінологічної асоціації України*. 2023. № 2 (29). С. 289-300.
3. Вайда Т.С. Безпечна експлуатація транспортних засобів в умовах правового режиму воєнного стану як обов'язковий чинник дорожнього руху: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану». (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.
4. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України. Наказ МВС України від 27.04.2020 № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-205>.
5. Про норматив прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події: постанова Кабінету міністрів України від 16.12.2020 № 1271. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1271-2020-%D0%BF>
6. Бабенко А.М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 251-258.
7. Global Road Safety. Centers for Disease Control and Prevention. URL: <https://www.cdc.gov/injury/features/global-road-safety/index.html>
8. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету міністрів України від 10.10.2001 р. №1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

9. Однолько І.В. Теоретичні засади запобігання злочинності. *Юридичний вісник*. 2013. № 4(29). С. 143-147.

10. Закалюк А.П., Михайленко П.П., Шакун В.І. Запобігання - провідний напрямок системи протидії злочинності. *Право України*. 2012. Випуск 9-10. С. 163-172.

11. Яремко Г.З., Устрицька Н.І. Кримінологія: навч.-метод. посіб. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2018. 144 с.

12. Колодяжний М.Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

13. Горбачева І.М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 8. С. 203-212.

14. Форсюк М.Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2023. №4. С. 82-87.

15. Проект Закону про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за ненадання

переваги в русі транспортним засобам, які мають на це право від 22.03.2024 р. № 11111. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/43892>

16. Анохін А.М. Адміністративно-правові та інші засоби профілактики ДТП в США та країнах ЄС: позитивний досвід для України. *Право та державне управління* 2022. С. 235-242.

Крижановська О. В.,

orcid.org/0000-0002-3423-6682

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри адміністративної

діяльності поліції

Одеського державного університету

внутрішніх справ

Медведенко С. В.,

orcid.org/0000-0001-9441-8552

доктор філософії, доцент,

декан факультету підготовки фахівців

для підрозділів превентивної діяльності

Одеського державного університету

внутрішніх справ