

adminvidpovidalnist-dlya-instruktoriv-ta-ekzamenatoriv-detali-2382991.html (дата звернення: 12.08.2023).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-Х (із змінами і доповненнями станом на 20.08.2023). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=80731-10> (дата звернення: 11.09.2023).

4. Зінченко О. Українці по-новому отримуватимуть водійське посвідчення: які зміни запроваджують. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/ukrayinci-povomu-otrimuvatimut-vodiyske-posvidchennya-yaki-zmini-zaprovadzhuut-2336341.html> (дата звернення: 11.09.2023).

5. Гулійчук Д. ВР дозволила майбутнім водіям вчити теорію самостійно без автошколи. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/vr-dozvolila-maybutnim-vodiyam-vchiti-teoriyu-samostiyno-bez-avtoshkoli-2369629.html> (дата звернення: 11.09.2023).

6. Бережанський І. В Україні відкрилися автошколи для людей з інвалідністю. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-vidkrilisya-avtoshkoli-dlya-lyudey-z-invalidnistyu-2365249.html> (дата звернення: 11.09.2023).

7. Вайда Т. С. Коментар до Правил дорожнього руху / Вайда Т. С., Геращенко О. С., Степаненко В. В. Одеса: Гельветика, 2023. 1040 с.

### **Веселов Микола Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор*

### **Чвалюк Андрій Миколайович**

*доцент кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент*

## **ЗАХОДИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ: ЗАКОРДОННИЙ ДОСВІД**

Показники стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2022 рік порівняно з аналогічним періодом 2021 року значно зменшилися. Основною причиною таких змін є військова агресія рф проти України, тимчасова окупація деяких регіонів та ведення постійних бойових дій, що призвело до зменшення трафіку та кількості перевезень пасажирів і вантажів наземним транспортом на території України [1, с. 46]. Проте, рівень ДТП із загиблими чи травмованими через керування транспортними засобами (далі – ТЗ) у стані сп'яніння залишається стабільним як у мирний, так і в воєнний час – в межах  $\approx 4\%$ . З року в рік серед поширених причин ДТП керування у стані сп'яніння посідає 5 – 6 місце. Проте, якщо дивитися на співвідношення тяжкості наслідків (загиблих та/чи травмованих) на одну

автопригоду, то керування ТЗ у стані сп'яніння вже посідає 2 місце (див. таб. 1) [2].

Таблиця 1

Аналіз тяжкості наслідків ДТП за причинами в порівнянні на одну автопригоду (за 9 місяців 2023 року)

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими
перевищення безпечної швидкості	1 – 0,16 – 1,26
керування транспортним засобом у стані сп'яніння	1 – 0,09 – 1,27
порушення правил маневрування	1 – 0,08 – 1,25
недотримання дистанції	1 – 0,07 – 1,25
порушення правил проїзду пішохідних переходів	1 – 0,06 – 1
порушення правил проїзду перехресть	1 – 0,03 – 1,45

За міжнародними стандартами у всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається. Але ці стандарти можуть змінюватись та мають бути визначені у національному законодавстві [3].

Проведені у 2013-2014 роках (на замовлення Генерального департаменту з мобільності та транспорту Європейської Комісії) дослідження представили дані щодо вживання алкоголю та інших психоактивних речовин водіями тринадцяти країн Європи.

Результати цих досліджень вказують, що серед водіїв європейського автомобільного транспорту найбільш часто вживаною психоактивною речовиною є алкоголь. На підставі цих результатів було підраховано, що в середньому 1,65% усіх водіїв європейського дорожнього руху керують ТЗ з концентрацією алкоголю в крові 0,5 г/л або вище (див. таб. 2) [4].

Якщо проаналізувати законодавство інших країн, можна побачити, що відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння є більш жорсткішою ніж в Україні.

Ліміт та поширеність перевищення рівня алкоголю серед водіїв країн Європи

Країна ЄС	Ліміт рівня вмісту алкоголю в крові водія	Поширеність перевищення рівня алкоголю серед водіїв (0,5 г/л і вище)
Бельгія	0,5 г/л	2,16%
Чехія	0,0 г/л	0,45%
Данія	0,5 г/л	0,48%
Естонія	0,5 г/л	1,62%
Італія	0,5 г/л	5,23%
Литва	0,4 г/л	2,31%
Угорщина	0,0 г/л	0,1%
Нідерланди	0,5 г/л	0,61%
Польща	0,2 г/л	0,58%
Португалія	0,5 г/л	1,22%
Фінляндія	0,5 г/л	0,26%
Норвегія	0,2 г/л	0,06%

У деяких європейських країнах сума штрафів прив'язана до рівня доходів водія, але так чи інакше, перевищення проміле у крові загрожує нетверезій особі позбавленням волі до двох років. Так, у Німеччині перевищення до 0,5 ‰ тягне за собою лише адміністративну відповідальність і штраф, а понад 0,5 ‰ – кримінальну відповідальність та штраф. В Японії, для прикладу, до покарання за правопорушення, пов'язані з керуванням ТЗ у стані алкогольного сп'яніння притягаються навіть пасажирів цього ТЗ (у разі їх наявності) за те, що не зупинили нетверезого водія. І саме в Японії був виписаний найбільший в історії штраф за водіння у нетверезому стані та ДТП з постраждалими – 2,5 млн доларів США [5].

Законодавство Німеччини у Кримінальному кодексі містить норми, які націлені на посилення відповідальності за небезпечне керування ТЗ під впливом алкогольного чи інших видів сп'яніння (статті 315с, 316 та 323а). кожне з цих трьох кримінальних правопорушень також тягне за собою позбавлення права керування ТЗ. Таке вилучення є не кримінальним покаранням, а заходом безпеки. Цей захід діє на період від шести місяців до п'яти років. Після закінчення цього терміну особа повинна подати заяву на отримання нового водійського посвідчення та довести, що вона відповідає умовам, необхідним для його отримання [6].

В Австралії, США деяких інших країнах світу існують заходи, які з метою запобігання керуванню ТЗ у стані сп'яніння поєднують юрисдикційні та технічні засоби. Таким заходом є примусове зобов'язання встановлення алкогольних блокувальних пристроїв (далі – АБП) у ТЗ правопорушників.

Багато штатів США вимагають від водіїв-правопорушників встановлювати пристрої блокування запалювання за їх власний рахунок.

Пристрій блокування запалювання – це пристрій для перевірки дихання, підключений до запалювання автомобіля. Автомобіль не зрушить з місця, якщо водій не дмухне у пристрій та не матиме за результатами тесту РВАК нижче попередньо встановленої нижньої дозволеної за законодавством штату межі, зазвичай 0,02 г/дл. (‰). Національне управління безпекою руху на автомобільних дорогах США (англ. *National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA*) рішуче підтримує розширення блокувань запалювання як перевіреної технології, яка утримує водіїв від керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння.

АБП («автозамки») використовуються у штаті Вікторія (Австралія) з 2002 року для правопорушників, притягнутих до юридичної відповідальності (засуджених) за керування ТЗ у стані сп'яніння зі вмістом алкоголю в крові понад 0,15 ‰. Призначення примусового обладнання ТЗ АБП у штаті Вікторія є дискреційним для тих, хто вперше порушив закон (мається на увазі керування у стані сп'яніння), і обов'язковим для повторних правопорушників [7].

Таким чином, на прикладі розглянутого законодавства деяких європейських країн (Великої Британії та Німеччини), Австралії та частково США маємо нагоду побачити, що особа яка керувала ТЗ у стані сп'яніння може нести як адміністративну, так і кримінальну відповідальність. Санкції за подібні правопорушення передбачають не лише штрафи та позбавлення права керування ТЗ, а й позбавлення волі на певні строки (від 6 місяців до 5 років), залежно від кваліфікації та тяжкості вчиненого правопорушення. Крім того, серед можливих заходів законодавство деяких держав передбачає призначення примусового обладнання ТЗ правопорушника алкогольним блокувальним пристроєм або проходження обов'язкових відновлювальних чи реабілітаційних програм (так звана «терапевтична юриспруденція») тощо.

### **Список використаних джерел:**

1. Біла книга цивільного захисту України : інформаційне видання / Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Інституту державного управління та наукових досліджень з цивільного захисту. Київ, 2023. 271 с.
2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 30.09.2023: ДТР 09-2023 / Сайт Патрульної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 31.10.2023).
3. Конвенція про дорожній рух : Міжнародний документ ООН від 08.11.1968 р. Зі змін. та доповн., внесеними Європейською угодою від 01.05.1971 р., поправками від 28.09.2004 р. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html) (дата звернення: 31.10.2023).
4. Ecorys. (2014). Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. Client: European Commission, DG for Mobility and Transport. Rotterdam, 166.
5. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання :

монографія / С. С. Вітвіцький, М. Ю. Веселов, Р. М. Пилипів. Київ : ВД Дакор, 2022. 152 с. іл.

6. Strafgesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4650) geändert worden ist. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> (дата звернення: 30.10.2023).

7. Richardson, E. (2013). A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria. ACJI, Monash University: Melbourne, 30 p.

### **Веселова Катерина Миколаївна**

*студентка I курсу факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ*

### **Веселов Микола Юрійович**

*професор кафедри державно-правових дисциплін факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор (науковий керівник)*

## **ОРГАНІЗАЦІЯ НАДАННЯ НЕВІДКЛАДНОЇ МЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ В ДТП**

Основними причинами смерті постраждалих при дорожньо-транспортній пригоді (далі – ДТП) є наступні фактори: травми, які є не сумісними з життям – 20%; затримка швидкої допомоги – 10%; бездіяльність або неправильні дії учасників чи очевидців ДТП – 70%.

Часом завдяки мінімальній, але вчасно наданій допомозі вдається врятувати життя людині або запобігти важких наслідків травми [1]. Тож актуальність питання оперативного надання невідкладної допомоги постраждалим у ДТП не потребує додаткової аргументації, поряд з цим не менш важливим є питання надання саме кваліфікованої (правильної) домедичної допомоги з тим, щоб дії «помічників-рятувальників» навпаки не нашкодили травмованій особі? Відповідно, кожний, хто опинився в подібній ситуації, будучи її учасником чи просто очевидцем, повинен усвідомлювати типовий алгоритм дій правильного поводження на місці ДТП.

З самого початку в терміновому порядку потрібно викликати швидку допомогу! Протягом усього часу перебування на місці події необхідно пам'ятати та дбати і про власну безпеку, адже кожній присутній особі може загрожувати небезпеки дорожнього руху, уламки від техніки, палива, особливостей вантажу, що перевозився у пошкоджених транспортних засобах і та. ін.

Що першочергово потрібно зробити на місці аварії:

## ЗМІСТ

<b>Брисковська О.М.</b> Доцільність створення безпечних умов сталої мобільності у сфері безпеки дорожнього руху	6
<b>Бугайко Ю.О.</b> Проблеми міжнародно-правового регулювання експлуатації персональних мобільних транспортних засобів	8
<b>Будзинський М.П., Бакал В.П., Приходько В.І.</b> Правові підстави застосування поліцейськими примусових заходів та спеціальних засобів	10
<b>Вайда Т.С.</b> Деякі сучасні зміни законодавства України з питань удосконалення підготовки кандидатів у водії	12
<b>Веселов М.Ю., Чвалюк А.М.</b> Заходи відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: закордонний досвід	16
<b>Веселова К.М., Веселов М.Ю.</b> Організація надання невідкладної медичної допомоги постраждалим в ДТП	20
<b>Гірін І.В.</b> Сучасний стан та заходи з підвищення безпеки дорожнього руху в країнах ЄС	23
<b>Голіна В.В.</b> Кримінологічний підхід до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в Україні	26
<b>Головкін Б.М.</b> Вплив віктимної поведінки на аварійність, травматизм та смертність на дорогах	29
<b>Гук В.І., Запорожцева О.В.</b> Нова парадигма в організації дорожнього руху в містах	33
<b>Слаєв Ю.Л.</b> Захоплення єдиного транспортного комплексу: структура об'єкта кримінального правопорушення	37
<b>Зінченко Д.А., Макарова О.П.</b> Профілактичні заходи щодо недопущення керування транспортним засобом особами в наркотичному або алкогольному сп'янінні	41
<b>Калініна А.В.</b> Оцінка водіями стану безпеки дорожнього руху в Україні (за результатами емпіричного дослідження)	44
<b>Кисельова М.С.</b> Європейський досвід запровадження автоматизованих систем фіксації порушень правил дорожнього руху	46
<b>Кисіль М.В., Заровна І.О.</b> Безпечна примусова зупинка автомобілів. Спеціальний засіб	48
<b>Кіблик Д.В.</b> Вдосконалення законодавства щодо безпеки дорожнього руху для осіб з інвалідністю	51
<b>Коллер Ю.С.</b> Безпека руху транспорту як складова національної безпеки України	54
<b>Колодяжний М.Г.</b> Три «П» державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху	57
<b>Kulikovska O. Y., Atamanenko Y. Y.</b> Creation of a conceptual model of a geospatial data base for complex automation of information support of the activities of the patrol police of Ukraine	60

Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2023 року). Кривий Ріг, 2023. 148 с.

*Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет  
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ  
(протокол № 6 від 28 листопада 2023 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення», 17 листопада 2023 року.

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.