

- 1) при спробі особи, яку затримує поліцейський із вогнепальною зброєю в руках, наблизитися до нього, скоротивши визначену ним відстань, чи доторкнутися до зброї;
- 2) у разі збройного нападу, а також у разі раптового нападу із застосуванням бойової техніки, транспортних засобів або інших засобів, що загрожують життю чи здоров'ю людей;
- 3) якщо особа, затримана або заарештована за вчинення особливо тяжкого чи тяжкого злочину, втікає із застосуванням транспортного засобу;
- 4) якщо особа чинить збройний опір;
- 5) для припинення спроби заволодіти вогнепальною зброєю.

Крім цього існує думка, що активне застосування вогнепальної зброї полягає у оголенні вогнепальної зброї, приведення її до бойової готовності, спрямування у бік правопорушника та здійснення декількох (два та більше) пострілів. Після активного застосування вогнепальної зброї поліцейський зобов'язаний негайно повідомити свого керівника, який повідомить відповідного прокурора та центральний орган управління Національної поліції.

Отже, ми розглянули питання етимологія визначень «застосування» та «використання» вогнепальної зброї, проаналізували наукові дослідження за темою активного застосування вогнепальної зброї, надали визначення поняття активне застосування вогнепальної зброї та надали його характеристику.

1. Статистичні дані Генеральної прокуратури України. URL: <https://old.gp.gov.ua/ua/statinfo.html> (дата звернення: 30.09.2020 року)

2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 30.01.2021 року).

3. Осадчий В.І. Кримінально-правова складова регламентування поліцейських заходів примусу в Законі України «Про Національну поліцію». *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*, 2015, 4: 154-160.

4. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. Відомості Верховної Ради України 18.12.2016. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15/conv/page> (дата звернення: 30.01.2021 року)

5. Науково-практичний коментар Закону України «Про Національну поліцію» / Кол. авт.; кер. авт. кол. д.ю.н., доц. Т.П. Мінка. Дніпро : Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 480 с.

Максим Шевяков,
старший викладач кафедри
адміністративного права, процесу
та адміністративної діяльності
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

КОЛІЗІЙНІ ОСОБЛИВОСТІ НОРМАТИВНОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНІХ ПРИГОД НА ТРАНСПОРТІ: АНАЛІЗ ТА ПРОБЛЕМАТИКА ЕФЕКТИВНОСТІ ЧИННОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Динамічний розвиток суспільних відносин, зокрема на транспорті, вимагає негайних та вчасних нормативно-правових удосконалень. Це необхідно, перш за все, для недопущення порушення правоохоронними органами Конституції та законів України в процесі правозастосовної діяльності. Дуже часто представники Феміди через нормативну неврегульованість аспектів суспільних відносин застосовують наявні в законодавчій базі норми права, які за певних безпрецедентних обставин справи не підлягають застосуванню, хоча є, на перший погляд, вірними.

За останні півстоліття по всій земній кулі прогресує дорожньо-транспортна інфраструктура усіх рівнів. Активно випускаються транспортні засоби найновітніших технологій та модифікацій, які характеризуються підвищеним ступенем комфортабельності, надійності та безпеки. У наш час автомобільний транспорт користується величезним попитом на ринку збуту серед водіїв-автолюбителів, число яких з кожним роком більшає.

Наведені фактори обумовлюють підвищену доступність транспортних засобів для категорій осіб, які по-перше, не мають відповідних умінь, навичок та знань щодо користування джерелами підвищеної небезпеки, а по-друге, не мають права на керування транспортни-

ми засобами, зокрема, говорячи про неповнолітніх. Неповнолітні особи все частіше сідають за кермо автомобіля та вчиняють дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) під час руху транспортного засобу.

Відповідно до ст. 1187 Цивільного кодексу України використання, зберігання або утримання транспортних засобів створює підвищену небезпеку для особи, яка здійснює їх експлуатацію, та інших осіб. Шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка володіла таким джерелом на законний підставах[1].

Крім спричинюваних ДТП людських страждань, такі юридичні факти часто доводять людей до затьожних злиднів. Це пояснюється тим, що водії, які залишились живими після ДТП та члени їх сімей борються за погашення таких негативних матеріальних наслідків:

- 1) відновлення попереднього стану здоров'я шляхом тривалого лікування, реабілітації;
- 2) усунення матеріальних збитків як на користь свого, так і на користь майна підвищеної небезпеки інших осіб, яким теж довелося потрапити в ДТП незважаючи на те, бажали вони цього чи ні;
- 3) відшкодування шкоди державі (в Україні така шкода відшкодовується власникам (балансоутримувачам) автомобільних доріг) за пошкодження доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд та іншого майна.

З огляду на ці фактори можна констатувати, що ДТП спричиняють великі матеріальні збитки користувачам транспортної інфраструктури, власникам автомобільних доріг та державі в цілому. ДТП створює величезне навантаження на центральний орган виконавчої влади, який згідно з чинним законодавством відповідальний за розробку та реалізацію державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (далі - БДР), а саме – Національну поліцію України. Через ДТП до державного бюджету не надходить значна кількість коштів, які могли б бути використані на розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури.

Значна поширеність ДТП негативно впливає на економіку багатьох країн, особливо країн з низьким доходом. Необхідність зниження кількості ДТП визнається Організацією Об'єднаних Націй (далі - ООН). Робота щодо підвищення БДР здійснюється різноманітними організаціями, у тому числі Всесвітньою організацією охорони здоров'я, Всесвітнім банком, регіональними комісіями ООН та рядом регіональних банків розвитку [2].

Статистичні дані вказують, що певна, хоч і незначна, частка ДТП вчиняється неповнолітніми, які безпосередньо приймають участь в управлінні транспортним засобом. Такі випадки свідчать про негативну тенденцію щодо збільшення кількості таких випадків на дорогах, яка пояснюється тим, що чинне законодавство не має закріпленої у законах відповідальності за вчинення ДТП вищевказаною категорією осіб. Тим самим наслідком таких пригод є дереалізація принципу «невідворотності покарання» за вчинене діяння через відсутність складу правопорушення передбаченого ст. 124 КУпАП [3].

Наприклад, 17-річний громадянин Є. починає керувати транспортним засобом та під час його руху, порушуючи п.п. б) п. 2.3 та п. 12.1 Правил, будучи неуважним, не стежучи за дорожньою обстановкою, вчасно не зреагувавши на її зміну, та вибравши невідповідну дорожній обстановці швидкість руху, здійснює наїзд на засіб регулювання дорожнього руху – світлофор, внаслідок чого пошкоджено транспортний засіб, світлофор та завдано матеріальних збитків. За положеннями ст. 124 КУпАП до адміністративної відповідальності його притягнути не можна з наступної причини: за особливостями конструкції норма ст. 124 КУпАП «Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» є бланкетною (відсильною), тобто для з'ясування суті даного АП, слід звертатись до закону або підзаконного нормативно-правового акту, а саме, у даному випадку, до Правил дорожнього руху. Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху водієм є особа, яка керує транспортним засобом та має посвідчення водія відповідної категорії.

Отже, враховуючи усі викладені обставини, гр. Є не має статусу водія, а тому він не є спеціальним суб'єктом даного суспільно шкідливого проступку, передбаченого адміністративно-правовою кваліфікацією ст. 124 КУпАП, через що юридичний склад АП виключається. Тому, керуючись «буквою» закону, вищевказана особа притягуватись до адміністративної відповідальності не буде[4].

У даному випадку виникає у даній категорії осіб ілюзія безкарності, унаслідок чого у свідомості громадян формується стійкий нігілістичний стереотип, який потім стає дуже важко викоринити.

Питання відносно притягнення певної категорії осіб до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, науковцями, вченими-юристами та співробітниками Національної поліції розглядалася у недостатній кількості, що підтверджує особливу наукову новизну даної роботи. Відомо, що суди є слугами Феміди, вони мають виключне, «монополне» право приймати юридично важливі та обов'язкові рішення щодо притягнення до відповідальності порушників, звільнення невинних від відповідальності тощо. Аналізуючи судові рішення суддів усіх інстанцій відносно притягнення до адміністративної відповідальності певної категорії осіб за вчинення ними згаданого вище правопорушення, але, головним чином, сфокусувалися на постановках суддів першої судової ланки. Після аналізування мотивувальних та резолютивних частин всіх проаналізованих постанов виявлено раніше непримітні недоліки в нормативно-правових актах, які регламентують дорожній рух, що підривають фундаментальні конституційні принципи «верховенства права» та «невідворотності покарання»[5].

Здійснивши аналіз статистичних даних, в яких відображаються негативні тенденції щодо збільшення кількості ДТП на дорогах, визначивши відповідність національних та міжнародних норм у сфері дорожнього руху, проаналізувавши судові рішення відносно певної категорії осіб про притягнення їх до адміністративної відповідальності за вчинення ними АП, передбаченого ст. 124 КУпАП, для недопустимості дереалізації принципу «невідворотності покарання» за вчинення згаданого вище АП, через відсутність складу даного правопорушення, а саме – спеціального суб'єкта, викорінення ілюзії безкарності, для розвантаження центральних органів виконавчої влади, відповідальних за розроблення та реалізацію державної політики у сфері дорожнього руху, з питань покриття ними негативних наслідків ДТП, урахувавши проаналізовану інформацію, я дійшов висновку, що законодавство потребує негайних змін.

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 №435-IV . URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 01.03.2021).

2. Статистика. URL: uk.wikipedia.org/wiki/Статистика. (дата звернення 01.03.2021).

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: чинне законодавство зі змінами та допов. на 17 вересня 2020 року: Офіц. Текст. Київ: Алерта, 2020. 322 с.

4. Лозицький М.П., Шевяков М.О. Окремі проблемні питання притягнення до відповідальності за ст. 124 КУпАП: *Матеріали VI Всеукраїнської конференції молодих вчених ДЮОІ(м. Кривий Ріг, 26 листопада 2020 р.)*, с. 134-136.

5. Єдиний державний реєстр судових рішень URL: <https://reyestr.court.gov.ua/> (дата звернення 01.03.2021).

Валерія Бузовська,
курсант факультету підготовки фахівців
для підрозділів превентивної діяльності
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

Науковий керівник:

Шеверун В. С.,
викладач кафедри
спеціальної фізичної підготовки,
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРОВЕДЕННЯ НАВЧАЛЬНИХ ЗАНЯТЬ У ЗАКЛАДАХ ВИЩОЇ ОСВІТИ ІЗ СПЕЦИФІЧНИМИ УМОВАМИ НАВЧАННЯ В УМОВАХ КАРАНТИННИХ ЗАХОДІВ

Сучасні інформаційні технології дають змогу підвищити та вдосконалити ефективність освітнього процесу. Під час реформування освіти у вищих навчальних закладах прогресивно розробляється концепція дистанційної освіти, що передбачає розробку різноманітних технологій, у тому числі технології змішаного навчання. За концепцією розвитку дистанційної освіти в Україні дистанційна освіта – це форма навчання, рівноцінна з очною,