

Алгоритм дій та правовий захист при ДТП

Як відомо, в дорожньо-транспортних аваріях у всьому світі гине людей більше, ніж у воєнних конфліктах. Кількість жертв ДТП щорічно перевищує 1,25 млн людей. При цьому матеріальна шкода завдається не лише майну учасників ДТП та локальному середовищу на місці події. Матеріальна шкода значно більша. Наприклад, в Україні щорічно до 2,5% ВВП втрачається безповоротно у ДТП.

Слід зробити висновок, що ДТП є значною проблемою для країни, тим більше для країни, яка втягнута у найбільшу війну у світі із часів закінчення Другої світової війни. Невблаганна статистика не свідчить про суттєве зменшення кількості ДТП в Україні за період з 2022 по 2025 рік. Хоча загальні цифри менші, ніж у 2021 році, але слід враховувати наявність окупованих територій та прифронтової зони, кількісне зменшення населення, багато хто виїздив з України на власному транспорті. Щодня у різних медіа сповіщається про різні ДТП по країні і часто про смертельні. Під час дії режиму воєнного стану усе ще поширене «п'яне» водіння. Обмеження, комендантська година, часті повітряні тривоги практично не впливають на безпеку руху.

Пропоноване видання визначає загальний аналіз щодо ДТП, зокрема в Україні, пояснює правила для учасників при скоєнні ДТП та алгоритми дій у залежності від різних обставин, коментує питання юридичної відповідальності при скоєнні ДТП, а саме цивільної, адміністративної, кримінальної. Ці матеріали будуть корисні самому широкому загалу вдумливих читачів.



АЛГОРИТМ ДІЙ ТА ПРАВОВИЙ ЗАХИСТ ПРИ ДТП

- АЛГОРИТМИ ДІЙ ЗА РІЗНИХ ОБСТАВИН ПРИ ДТП
- ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ДЛЯ УЧАСНИКІВ ДТП
- СПІРНІ ПИТАННЯ ЩОДО РЕМОНТУ АВТОМОБІЛЯ ПІСЛЯ ДТП
- ЕЛЕКТРОСАМОКАТ ЯК ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ
- ОСНОВНІ ЮРИДИЧНІ ПОРАДИ ДЛЯ УЧАСНИКІВ ДТП

Видавничий дім
«ПРОФЕСІОНАЛ»
Київ — 2025

Укладачі:

Брийовська Ірина Богданівна — кандидат юридичних наук, доцент кафедри економіко-правових дисциплін, Львівський університет бізнесу та права;

Корецька Вікторія Віталіївна — кандидат юридичних наук, суддя, Ківерцівський районний суд Волинської області;

Кучмак Юрій Ярославович — аспірант, Львівський університет бізнесу та права;

Остапенко Леонід Олексійович — доктор юридичних наук, професор, професор кафедри цивільного права та процесу, Національний університет «Львівська політехніка»;

Погребняк Андрій Тарасович — аспірант, Львівський університет бізнесу та права;

Процюк Тетяна Богданівна — кандидат економічних наук, доцент, член-кореспондент Української академії наук;

Проць Іванна Миколаївна — кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін, Львівський державний університет внутрішніх справ; **Тиркало Юрій Євгенійович** — доктор філософії, керівник, Всеукраїнський антикорупційний центр;

Хмиз Мар'яна Василівна — доктор філософії в галузі права, доцент, Львівський університет бізнесу та права;

Чистоклетов Леонтій Григорович — доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного та інформаційного права, Національний університет «Львівська політехніка».

А 45 Алгоритм дій та правовий захист при ДТП: алгоритми дій за різних обставин при ДТП; правові наслідки для учасників ДТП; спірні питання щодо ремонту автомобіля після ДТП; електросмокат як транспортний засіб; основні юридичні поради для учасників ДТП / Укл.: Брийовська І. Б., Корецька В. В., Кучмак Ю. Я., Остапенко Л. О., Погребняк А. Т., Процюк Т. Б., Проць І. М., Тиркало Ю. Є., Хмиз М. В., Чистоклетов Л. Г. — Київ: Видавничий дім «Професіонал», 2025. — 622 с.

ISBN 978-966-370-225-4

Як відомо, в дорожньо-транспортних аваріях у всьому світі гине людей більше, ніж у воєнних конфліктах. Кількість жертв ДТП щорічно перевищує 1,25 млн людей. При цьому матеріальна шкода завдається не лише майну учасників ДТП та локальному середовищу на місці події. Матеріальна шкода значно більша. Наприклад, в Україні щорічно до 2,5% ВВП втрачається безповоротно у ДТП.

Слід зробити висновок, що ДТП є значною проблемою для країни, тим більше для країни, яка втягнута у найбільшу війну у світі із часів закінчення Другої світової війни. Невблаганна статистика не свідчить про суттєве зменшення кількості ДТП в Україні за період з 2022 по 2025 рік. Хоча загальні цифри менші, ніж у 2021 році, але слід враховувати наявність окупованих територій та прифронтової зони, кількісне зменшення населення, багато хто виїздив з України на власному транспорті. Щодня у різних медіа сповіщається про різні ДТП по країні і часто про смертельні. Під час дії режиму воєнного стану усе ще поширене «п'яне» водіння. Обмеження, комендантська година, часті повітряні тривоги практично не впливають на безпеку руху.

Пропоноване видання визначає загальний аналіз щодо ДТП, зокрема в Україні, пояснює правила для учасників при скоєнні ДТП та алгоритми дій у залежності від різних обставин, коментує питання юридичної відповідальності при скоєнні ДТП, а саме цивільної, адміністративної, кримінальної. Ці матеріали будуть корисні самому широкому загалу вдумливих читачів.

ВСТУП

У науці інженерна психологія визначають умовну систему «людина – машина», а також більш складну «людина – машина – середовище». Якщо екстраполювати цей підхід до феномену дорожнього руху, то можна легко уявити таку умовну систему «людина – транспортний засіб – середовище».

Таким чином, коли стається дорожньо-транспортна пригода (що розуміється як подія, котра сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки, зокрема пошкоджені транспортні засоби), то є усі підстави стверджувати про руйнування належного стану такої системи.

Саму вказану систему слід розуміти складним комплексом взаємопов'язаних і системно взаємодіючих елементів, що об'єднані спільною метою і спільною інформаційною мережею. При цьому в нашому випадку одна із цих складових, а саме транспортний засіб, являє собою не просто складний механізм (машину), але із початку джерело підвищеної небезпеки (на додачу до інших своїх характеристик і якостей). Складність цієї системи делегується тим, що сенс її існування визначається багаторівневою взаємодією технічних, біологічних чинників та проявів навичок та інтелектуальних здібностей людини.

При цьому слід зважати, що процес управління в системі «людина – транспортний засіб – середовище», який покладається саме на людину, стає все більш складним. Прийняття правильного рішення під час керування транспортним засобом вимагає врахування величезної кількості факторів, обробки значних обсягів інформації. Через технічне вдосконалення транспортних засобів, постійне збільшення швидкостей руху, час, необхідний для прийняття рішення, неухильно зменшується. І це незважаючи на усі заходи безпеки, автоматизацію багатьох систем самого транспортного засобу, вдосконалення середовища, у якому здійснюється транспортний рух.

Слід також зауважити, що безпекові вдосконалення транспортного засобу не впливають напряму та пропорційно на загальну безпеку дорожнього руху, а відповідно вплив на зменшення кількості ДТП таких заходів не настільки відчутний, як здається і на який можливо було сподіватися. Наприклад, в одному британському

дослідженні було встановлено цікавий факт – вдосконалення гальмувальної системи автомобіля створило компенсацію ризику і призвело до більш брутального стилю водіння у власників таких машин. Взагалі статистика говорить, що такі вдосконалення швидше впливають на зниження фатальних наслідків ДТП, ніж на їхню загальну кількість.

Таким чином, у зазначеній схемі існують доволі високі ризики збою системи, що й підтверджується статистикою – в дорожньо-транспортних аваріях гине людей більше, ніж у воєнних конфліктах. Кількість жертв ДТП щорічно перевищує 1,25 млн людей.

При цьому матеріальна шкода завдається не лише майну учасників ДТП та локальному середовищу на місці події. Матеріальна шкода значно більша. Наприклад, в Україні щорічно до 2,5% ВВП втрачається безповоротно у ДТП. Це більше за узгоджений річний обсяг внесків для країн НАТО у свій військово-промисловий комплекс до часів війни в Україні. Тобто збитки від ДТП у такому розмірі являють собою економічний чинник негативного спрямування, який помітно впливає на загальний економічний стан у країні.

Враховуючи цю інформацію, слід зробити висновок, що ДТП є значною проблемою для країни, тим більше для країни, яка втягнута у найбільшу війну у світі із часів закінчення Другої світової війни. Неприпустимо, коли матеріальні та людські ресурси безповоротно втрачаються просто на дорозі. Але невблаганна статистика не свідчить про суттєве зменшення кількості ДТП в Україні за період з 2022 по 2025 рік. Хоча загальні цифри менші, ніж у 2021 році, але слід враховувати наявність окупованих територій та прифронтової зони, кількісне зменшення населення, багато хто виїздив з України на власному транспорті. Так що втишатися немає підстав. Щодня у різних медіа сповіщається про різні ДТП по країні і часто про смертельні. Під час дії режиму воєнного стану усе ще поширене «п'яне» водіння. Обмеження, комендантська година, часті повітряні тривоги практично не впливають на безпеку руху.

Пропоноване видання визначає загальний аналіз щодо ДТП, зокрема в Україні, пояснює правила для учасників при скоєнні ДТП та алгоритми дій у залежності від різних обставин, коментує питання юридичної відповідальності при скоєнні ДТП, а саме цивільної, адміністративної, кримінальної. Ці матеріали будуть корисні самому широкому загалу вдумливих читачів.

ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИ СКОЄННІ ДТП, ОСНОВНІ ПРИЧИНИ, СУПУТНІ ФАКТОРИ, КЛАСИФІКАЦІЯ ДТП

Законодавче визначення поняття «дорожньо-транспортна пригода» надає Кодекс цивільного захисту України у п. 6 ч. 1 ст. 2 цього акту. Згідно з цією нормою **дорожньо-транспортна пригода** – подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи заподіяна шкода майну.

Також за змістом цієї норми наслідком ДТП може бути **надзвичайна ситуація**, рівень якої визначається відповідно до Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

За визначенням п. 24 ч. 1 ст. 2 КЦЗ України **надзвичайна ситуація** – обстановка на окремій території чи суб'єкті господарювання на ній або водному об'єкті, яка характеризується порушенням нормальних умов життєдіяльності населення, спричинена катастрофою, аварією, пожежею, стихійним лихом, епідемією, епізоотією, епіфітотією, застосуванням засобів ураження або іншою небезпечною подією, що призвела (може призвести) до виникнення загрози життю або здоров'ю населення, великої кількості загиблих і постраждалих, завдання значних матеріальних збитків, а також до неможливості проживання населення на такій території чи об'єкті, провадження на ній господарської діяльності.

Як би не здавалося комусь це дивним, але Правила дорожнього руху не містять визначення ДТП, практично не згадують це поняття у своєму тексті. Побіжно про ДТП згадується у п.п. 2.10. п. 2 Правил дорожнього руху, коли йдеться про обов'язки водія транспортного засобу, якщо він причетний до ДТП; так само у п.п. 4.15 п. 4 цих Правил визначаються обов'язки пішохода при ДТП; п.п. 5.4 п. 5 регламентує такі обов'язки пасажирів транспортного засобу. Правила не містять окремих норм для велосипедистів та осіб, які керують гужовим транспортом, погоничів тварин, щодо їх обов'язків при ДТП, хоча існують загально-відсылні норми п.п. 6.7, 7.8. Про вказані вище норми більш докладно у наступних матеріалах цього видання.

Дорожньо-транспортні події класифікують за видами і за ступенями тяжкості наслідків. **Розрізняють такі види ДТП:**

Зіткнення — подія, при якій рухомі транспортні засоби зіткнулися:

між собою;

з рухомих складом залізниць;

з транспортним засобом, що раптово зупинився (наприклад, у разі несправності, перед заборонним сигналом світлофора, несподівано виниклою перешкодою тощо).

Зіткнення **можуть бути:**

стрічними;

попутними;

бічними.

Перекидання — подія, при якій рухомий транспортний засіб перекинувся.

Перекидання **відбувається унаслідок:**

дії несприятливих погодних умов;

технічної несправності;

недосконалого розміщення або кріплення вантажу;

через застосування неправильних способів керування.

Наїзд на перешкоду — подія, при якій рухомий транспортний засіб наїхав або ударився об нерухомий предмет.

Наїзд на пішохода — подія, за якої:

рухомий транспортний засіб наїхав на людину

людина натрапила на рухомий транспортний засіб

людина постраждала від вантажу (або частин транспортного засобу), що перевозиться транспортним засобом, та виступає за габарити транспортного засобу.

До наїздів на пішохода зараховуються випадки наїзду на людей, що катаються на лижах, санчатах, ковзанах, самокатах, які переміщаються в інвалідних візках без двигуна, на дітей, котрі катаються на триколісних велосипедах.

Наїзд на велосипедиста — випадок, коли рухомий транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам натрапив на рухомий транспортний засіб.

Наїзд на тварину (птаха) — подія, коли рухомий транспортний засіб наїхав на птахів, диких або домашніх тварин, або самі ці

тварини чи птахи ударилися об рухомий транспортний засіб, внаслідок чого постраждали люди або причинено 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 який 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 тощо), що раптово з'явилася.

наїзди на осіб, що не є учасниками дорожнього руху;

падіння пасажирів з рухомого транспортного засобу або усередині нього унаслідок різкого гальмування, прискорення або зміни напрямку руху;

інше випадки, що пов'язані із дорожнім рухом.

Залежно від ступеня тяжкості наслідків ДТП діляться:

ДТП, що призвели до матеріальних збитків;

ДТП, що призвели до легких тілесних ушкоджень;

ДТП, що призвели до тілесних ушкоджень середнього ступеня важкості або важких;

ДТП, що призвели до смерті потерпілого;

ДТП, що призвели до особливо важких наслідків (загинуло 4 і більш осіб або поранено 15 і більш осіб).

Звертаємо увагу, що серед цього переліку **немає згадки про ДТП за участю електросамокатів**. І це не тому, що відсутні подібні ДТП, навпаки, вони існують в реальності і чисельність їх зростає. Справа у тому, що через певні обставини нормативно-правового характеру для статистики вони є невидимими.

Так ПДР взагалі не враховує існування такого засобу пересування, хоча їхня кількість не тільки у приватній власності громадян значна, але вони активно використовуються як предмет платного прокату (найбільші гравці на цьому ринку – Jet та Bolt). Слід зауважити, що

їхня реальна наявність серед руху транспорту у 2023 році уперше дістала правового регулювання. Так Закон України «Про автомобільний транспорт» опосередовано вніс електросамокати до складу транспортних засобів. За приписами ч. 1 ст. 1 вказаного закону (із змінами згідно з Законом України № 2956-IX від 24.02.2023) **електричний колісний транспортний засіб** – дво- і більше колісний транспортний засіб, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумуляування електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела електричної енергії. Тобто згадувані тут самокати повністю відповідають вказаному визначенню і є складовою загального поняття «автомобільний транспорт».

І ось «невидима» статистика щодо ПДР за участю «неіснуючого» транспортного засобу. Щонайменше 130 справ через ДТП за участю електросамокатів розглядалося у судах за даними реєстру судових рішень станом на 2024 рік (за період 5 років). 34% з них потрапили на розгляд у 2023 році (36 адміністративних справ та 22 кримінальних). У 2024 році вже 111 адміністративних та 22 кримінальні справи через ДТП з електросамокатами знайдено в судовому реєстрі станом на серпень. Це вже утричі перевищує дані за увесь 2021 рік. Тобто цифри невпинно зростають.

Проте, як вже говорилося, ПДР не враховують наявність такого виду транспорту, й згадки про нього немає у таких нормативних актах: Закон України «Про дорожній рух», Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсяги перевірки технічного стану транспортних засобів (Постанова КМУ від 30 січня 2012 р. № 137 з наступними змінами).

Тим не менш, визнання електросамокатів транспортним засобом вже за аналогією делегує умові, що схожі до вимог для велосипедистів – кермувальники електросамокатів (від себе додаємо – й моноколес, інших електродевайсів) повинні рухатися якомога правіше проїзної частини, користуватися світловідбивними елементами та шоломами. Водночас їздити тротуарами та пішохідними доріжками **такому транспорту заборонено**. Правда цікаво і насправді цього ніхто не дотримується?

Власне такі «водії» увібрали в свою поведінку «за кермом» найгірше, що притаманне й водіям іншого автотранспорту. **Найчастіші види ДТП, коли в дорожній пригоді винні власне водії самокатів**, — це наїзд на пішохода або ж пошкодження майна. У таких справах кермувальники переважно відбуваються сплатою штрафу у розмірі від 340 до 850 грн.

Водночас більшає кількість випадків, коли водіїв самоката «ловлять» за кермом **у нетверезому стані**. В якості прикладу можна привести адміністративну справу від 07.08.2023 № 761/23672/23 (Шевченківський районний суд), коли водій орендованого самоката збив на тротуарі жінку. Поліція виявила 0,9 проміле алкоголю — це приблизно як після вживання 250 мл горілки. За рішенням суду порушника оштрафували на 17 тисяч грн та позбавили права водіння транспортними засобами на рік (із вилученням посвідчення водія, яке було в наявності у порушника) на рік.

Судом було встановлено, що згідно зі змістом протоколів про адміністративне правопорушення від 22.06.2023 винуватець правопорушення 22.06.2023 о 22 год. 40 хв. в м. Києві по бульвару Тараса Шевченка, 27, керуючи електросамокатом, рухаючись по тротуару, не був уважним, не стежив за дорожньою обстановкою, не вибрав безпечної швидкості руху, не дотримався безпечної дистанції та здійснив зіткнення з пішоходом, яка отримала тілесні ушкодження.

В діях винуватця вбачається порушення п.п. 2.36, 12.1, 13. ПДР України, за що передбачена відповідальність за ст. 124 КУпАП.

Крім того було встановлено, що він керував електросамокатом та став учасником дорожньо-транспортної пригоди в стані алкогольного сп'яніння. Огляд на стан сп'яніння у встановленому законом порядку проводився на місці зупинки за допомогою приладу «Drager», результат тесту – 0.90 проміле.

Вказаними діями він порушив вимоги п. 2.9а Правил дорожнього руху України і такі дії особи кваліфіковані за ч. 1 ст. 130 КУпАП.

Звертаємо увагу, що у судовому рішенні суддя посилається на правову позицію Верховного Суду, а саме на Постанову від 15.03.2023 у справі № 127/5920/22, де зазначене, що **використання електросамоката чи іншого подібного засобу (моноколеса, сегвея тощо) для переміщення особи як учасника дорожнього руху є джерелом підвищеної небезпеки в розумінні статті 1187 ЦК**

України, якщо в конкретному випадку такий засіб приводився в рух за допомогою встановленого на ньому електричного двигуна; для кваліфікації діяльності, пов'язаної з таким використанням електричного самоката, характеристика електросамоката як механічного транспортного засобу з урахуванням потужності електродвигуна, встановленого на ньому, **значення не має**.

Отже, кермувальник самокату не тільки скоїв ДТП, а був ще й напідпитку, за що й був оштрафований, а разом позбавлений можливості керувати власною машиною або іншим транспортним засобом упродовж року. Із повними текстами вказаних судових рішень можна ознайомитися у розділі судової практики цього видання.

Проте прогалини у законодавстві, про які згадували вище, не завжди дозволяє у повному обсязі покарати несумлінних самокатників. Вони можуть цілком легально не мати водійського посвідчення та просто не знати ПДР. Так, наприклад, кур'єр на електросамокаті, який поспішав із замовленням, маючи у крові 0,33 проміле, у суді доводив, що був тверезий, а самокат не є транспортним засобом. Втім, ці аргументи не допомогли уникнути штрафу у 17 тисяч грн. Позбавити права водіння та вилучити водійське посвідчення, як того вимагає закон, не змогли — у порушника його ніколи й не було.

У компаніях прокатників самокатів Bolt та Jet, коментуючи сумну статистику, зазначають таке. Закон нині не вимагає від самокатників наявності водійського посвідчення, проте за правилами їх сервісів він має бути повнолітнім. Варто зазначити, що документального підтвердження віку сервіси не вимагають: користувачі мають ввести свою дату народження під час реєстрації.

В обох компаніях зазначили, що всі поїздки застраховані на випадок шкоди життя чи майна третіх осіб. Водночас у випадку, якщо у ДТП потрапив неповнолітній, який під час реєстрації накинув собі років (як у справі, коли підліток у Києві протаранив автомобіль), наслідки цієї автопригоди страховкою або ж не покриваються взагалі (Jet), або ж, в залежності від обставин, сервіс залишає за собою право на остаточне рішення (Bolt). **Це вже до уваги постраждалих у ДТП – цивільну відповідальність у таких буде компенсувати складніше.** Про цивільну відповідальність власника приватного

самокату так само — вона нині поки ще не підлягає страхуванню, тому її стягувати можна лише у судовому порядку.

У матеріалі про електросамокати використані дані із інтернет-ресурсу <https://opendatabot.ua/>.

Що найчастіше вважається причиною ДТП? Згідно із цікавими дослідженнями 1985 року К. Румара (з використанням британських та американських звітів про зіткнення) показало, що: 57 % аварій були викликані суто чинниками водія, 27 % — сукупними факторами дороги і водія, 6 % — сукупними чинниками транспортного засобу і водія, 3 % винятково факторами дороги, 3 % — сукупними показниками дороги, водія і транспортних засобів, 2 % суто факторами транспортного засобу і 1 % сукупними чинниками дороги і транспортного засобу.

Зниження наслідків нівечень в аваріях, є більш важливим, ніж зменшення захворюваності, а розмежування захворюваності за широкими категоріями причин, вводить в оману щодо зменшення серйозних ушкоджень. Видозміни транспортних засобів і доріг, як правило, більш дієві, ніж спроби змінити поведінку, за винятком певних законів, таких як обов'язкове використання пасків безпеки, мотоциклетних шоломів і поступове ліцензування підлітків.

Людські фактори під час зіткнень транспортних засобів, перелічують все, що пов'язано з водіями та іншими учасниками дорожнього руху, які можуть сприяти зіткненням. Прикладами можуть служити у першу чергу такі:

поведінка водія,

гострота зору і слуху,

здатність ухвалювати рішення і швидкість реакції.

Звіт 1985 року, заснований на британських і американських даних про ДТП, виявив, що помилка водія, отруєння та інші людські фактори, повністю або частково сприяють приблизно 93 % ДТП.

Водії, відвернені мобільними пристроями, мали майже в чотири рази більший ризик розбити власні автомобілі, ніж ті, хто цього не робив. Набір номера телефону є найнебезпечнішим чинником, збільшуючи ймовірність водію зіткнутися на дорозі, в 12 разів — далі йде читання або писання, що збільшує ризик в 10 разів.

Опитування британських власників автомобілів, проведене RAC, показало, що 78 % з них визнавали себе досконалими водіями, і

більшість вважала, ніби вони краще за інших водіїв, що говорить про надмірну впевненість у своїх силах. Майже всі водії, які потрапили в ДТП, не визнавали себе винними. Одне опитування водіїв, показало — що вони вважають ключовими складовими доброго водіння:

керування автомобілем, в тому числі повне розуміння розміру і можливостей автомобіля;

читання ситуації і реагування на дорожні умови, погоду, дорожні знаки і доквілля;

настороженість, розрахунок і очікування на поведінку інших водіїв.

Хоча володіння цими навичками викладається і перевіряється в межах іспиту з водіння, «гарний» водій все ще може піддаватися ризику аварій, через те що відчуття впевненості є дуже оманливим відчуттям. Особливо в більш складних становищах, коли вона сприймається як свідчення водійських здібностей, і ця «перевірена» здатність підсилює відчуття впевненості. Впевненість підживлює сама себе і стає непередбаченою до тих пір, поки щось не трапиться — випадковий промах або аварія.

Супровідними змінами в організації дорожнього руху було повсюдне прийняття сучасних правил дорожнього руху поряд з політикою правоохоронних органів, яка охоплювала закони про водіння в нетверезому стані, встановлення обмежень швидкості і системи контролю швидкості, такі як камери контролю швидкості. Іспити на водіння в деяких країнах були розширені щодо перевірки поведінки майбутнього водія в надзвичайних подіях і їх сприйняття небезпеки.

Цікавий вплив на питання безпеки **віку водія**. Існують демографічні відмінності в показниках аварійності. Наприклад, хоча молоді люди, як правило, мають добрий час реакції, в зіткненнях непропорційно більше молодих водіїв-чоловіків, а дослідники зауважують, що багато з них виявляють таку поведінку і ставлення до ризику, що може поставити їх в більш небезпечне становище, ніж інших учасників дорожнього руху. Це враховується актуаріями, коли вони встановлюють страхові тарифи для різних вікових груп, частково виходячи з їхнього віку, статі та вибору транспортного засобу. Можна було очікувати, що літні водії з повільнішою реакцією

братимуть участь в більшій кількості зіткнень, але це не так, оскільки вони, як правило, їздять менше і, мабуть, обережніше.

Страхова статистика показує помітно більшу частоту зіткнень та смертельних випадків, серед водіїв у підлітковому віці або тих хто не досяг двадцяти років, до того-ж ці дані, підтверджують страхові ставки. Ці водії мають найвищу частоту зіткнень і загиблих серед усіх вікових груп керманців — факт, який спостерігався задовго до появи мобільних телефонів.

Жінки цієї вікової групи виявляють дещо менші показники зіткнень та летальності, ніж чоловіки, але все ж їх кількість значно вище середнього рівня серед усіх водіїв будь-якого віку.

Також у цій віковій групі найвищий показник частоти зіткнень, спостерігається протягом **першого року після отримання водійських прав**. З цієї причини, наприклад, багато штатів США прийняли політику нульової терпимості, згідно якої здійснення порушення протягом перших шести місяців після отримання прав водія, призводить до негайного припинення ліцензії. **Жоден штат США, більше не дозволяє чотирнадцятирічним дітям отримувати посвідчення водіїв**.

Проте **похилий вік** так само небезпечний у сенсі потенційних ДТП. У деяких країнах вимагають повторної перевірки водіїв на швидкість реакції та зір після певного віку.

Взагалі людський фактор показує **неочікуваний вплив** на причини скоєння ДТП. Наприклад встановлена залежність більш жорсткого способу дотримання безпеки руху і кількістю ДТП. Так ось, перше не дорівнює зменшенню другого. Встановлено, що спроби нав'язати жорсткішу політику дорожнього руху можуть бути ускладнені місцевими обставинами та поведінкою водіїв. Ще у далекому 1969 році було виявлено, що найліпше дотримуватися певної рівноваги у спробах «підвищення» безпеки дорожнього руху. Факультативно це підтверджується таким фактом – у Європі ірландські водії вважаються одними із найбільше дисциплінованих, що дбайливо ставляться до правил дорожнього руху і питань безпеки. Проте це аніяк не впливає на частоту аварій в Ірландії порівняно з іншими європейськими країнами.

Іншим парадоксом є таке, коли ділянка траси, що не виглядає небезпечною, навпаки може мати високу частоту зафіксованих аварій.

Почасти це відбувається тому, що коли водії сприймають якесь місце як небезпечне, вони виявляють більшу обачність. Зіткнення можуть бути більш ймовірними, коли небезпечні дорожні або транспортні умови неочевидні з першого погляду, або коли умови занадто складні, щоби певна людина в машині сприймала та реагувала у доступний час та зважаючи на відстань. Висока частота аварій при цьому зовсім не свідчить про високий ризик пошкоджень чи травматизму. Хоча аварії часто трапляються на відрізках великої перевантаженості транспортними засобами, але смертельні зіткнення проявляються непропорційно часто на сільських дорогах вночі, коли рух відносно незначний.

Взагалі спостерігається картина, коли передбачувані скорочення зіткнень не відбулися після законодавчих чи технічних змін. Таку закономірність, вірніше відсутність очікуваної закономірності, було виявлене у дослідженнях щодо обмеження ризиків, яке відоме як «Ефект Пельцмана» (англ. The Peltzman effect), тобто когнітивне упередження, при якому занадто велика кількість захисних пристроїв і правил техніки безпеки підвищує ризик нещасних випадків через хибне відчуття невразливості. Феномен названий на честь професора Чиказького університету Семюеля Пельцмана. У 1975 році він опублікував статтю The Effects of Automobile Safety Regulation, в якій припустив, що люди схильні компенсувати свою безпеку більш ризикованими вчинками.

Що цікаво, це було встановлено, коли вивчали наслідки використання пасків безпеки, мало не єдиного технічного засобу впливу на безпеку дорожнього руху, який виправдав себе максимально.

Перевищення швидкості руху, безумовно є причиною ДТП. Проте наукові дослідження показують більш складні закономірності, які стосуються швидкості руху та частоти аварій.

Американські дослідження кінця XX століття дали низку висновків щодо вказаних закономірностей:

- ризик аварії збільшується як для транспортних засобів, які рухаються повільніше, ніж середня швидкість, так і для тих, хто рухається вище середньої швидкості;

- ризик отримати травму, експоненціально зростає зі швидкістю набагато більшою, за середню швидкість;

важкість / летальність аварії залежить від зміни швидкості руху автомобіля під час зіткнення;

нижчі обмеження швидкості, призводять до зниження швидкості в межах загальної системи;

більшість зіткнень, що пов'язані зі швидкістю, викликані швидкістю, занадто великою для певних умов;

ефективність уповільнення руху транспорту не доведена дослідженнями.

Похибка у визначенні відстані до транспорту, що прямує попереду, у поєднанні із перевищенням швидкості є вагомою причиною скоєння ДТП. За статистикою ця причина призводить до більшості смертельних ДТП у нічний час.

Людські фактори, що пов'язані не з помилками, але зі свідомими порушеннями:

вживання алкоголю (до 40% смертельно травмованих водіїв вживають алкоголь);

вживання наркотичних речовин, зокрема навіть рецептурних препаратів;

вживання препаратів, які окремо не впливають на негативно на людину, але у сукупності між собою чи у поєднанні з алкоголем (синергічний вплив) спричиняють негативні наслідки;

відвернення уваги водія: мобільні телефони, прослуховування аудіотрансляцій (наприклад спортивних), навіть деяка музика слугує або відволікаючим фактором, або ж фактором занадто заспокоюючим (навіть присипляючим);

недосипання є дуже небезпечним чинником, який людина не може контролювати, особливо у стані стабільного і безпечного кермування, коли одночасно наявний зовнішній монотонний вплив;

фізичні недоліки – можуть бути пов'язані із віком, поганим зором, захворюванням, інвалідністю;

протиправні наміри – скоєння самогубства, помста, навмисне спричинення матеріальних збитків;

поєднання вищевказаних чинників.

Фактори, що пов'язані із технічними дефектами автомобіля, що не залежать від водія. Нажаль іноді такий зв'язок з ДТП можна виявити лише статистичним способом. Тоді спостерігається відкликання автомобілів певного виробника і моделі із продажів. В

цьому сенсі навіть дизайн автомобіля може грати визначальну роль у впливі на можливі ДТП.

Фактори, що пов'язані із технічним обслуговуванням автомобіля. Доведено практикою, що добре сконструйований і доглянутий транспортний засіб, з хорошими гальмами, шинами та добре відрегульованою підвіскою, буде більш керованим під час надзвичайних подій і, таким чином, буде краще пристосований для уникнення зіткнень.

Деякі правила обов'язкового огляду транспортних засобів, передбачають застосування випробувань на окремі аспекти технічної спроможності, наприклад, тест MOT у Великій Британії або перевірка відповідності TÜV у Німеччині.

Фактори, що пов'язані із середовищем (дорожнім господарством і прилягаючою до нього місцевістю). Проте ці фактори так само пов'язані із людським фактором, але вже у сенсі формування цього середовища. Від проєктування дорожньої системи і її обслуговування (ремонтів), організації дорожнього руху до загальної екології цього середовища.

Із вищевикладеного можна зробити висновок – вплив людського фактору на причини скоєння ДТП та їх запобігання є визначальним.

Зміст

ВСТУП	3
ЗАГАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИ СКОЄННІ ДТП, ОСНОВНІ ПРИЧИНИ, СУПУТНІ ФАКТОРИ, КЛАСИФІКАЦІЯ ДТП	5
АЛГОРИТМИ ДІЇ УЧАСНИКІВ ДТП	17
ЗАХИСТ ПРАВ ОСІБ, ЯКІ ПОСТРАЖДАЛИ У ДТП. ВІДШКОДУВАННЯ СПРИЧИНЕНИХ ЇМ ЗБИТКВ	24
АДМІНІСТРАТИВНА ТА КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПРИ СКОЄННІ ДТП	35
АКТУАЛЬНА СУДОВА ПРАКТИКА	44
НОРМАТИВНА БАЗА	204
ЗАКОН УКРАЇНИ «Про автомобільний транспорт»	204
ЗАКОН УКРАЇНИ «Про дорожній рух»	287
ЗАКОН УКРАЇНИ «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»	358
ПОСТАНОВА КАБІНЕТА МІНІСТРІВ УКРАЇНИ від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху»	479

НАВЧАЛЬНЕ ВИДАННЯ

АЛГОРИТМ ДІЙ ТА ПРАВОВИЙ ЗАХИСТ ПРИ ДТП:

- АЛГОРИТМИ ДІЙ ЗА РІЗНИХ ОБСТАВИН ПРИ ДТП
- ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ДЛЯ УЧАСНИКІВ ДТП
- СПІРНІ ПИТАННЯ ЩОДО РЕМОНТУ АВТОМОБІЛЯ ПІСЛЯ ДТП
- ЕЛЕКТРОСАМОКАТ ЯК ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ
- ОСНОВНІ ЮРИДИЧНІ ПОРАДИ ДЛЯ УЧАСНИКІВ ДТП

ПРАКТИЧНИЙ ПОСІБНИК

Підписано до друку 16.06.2025 р. Формат 60х84 1/8.
Друк цифровий. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Ум. друк. арк. 38,75. Тираж 300 прим.

ТОВ «Видавничий дім «Професіонал»

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготовлювачів
і розповсюджувачів видавничої продукції
Серія ДК № 1533

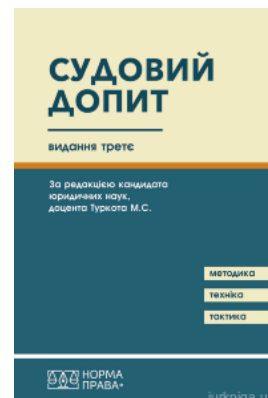
Книги, які можуть вас зацікавити



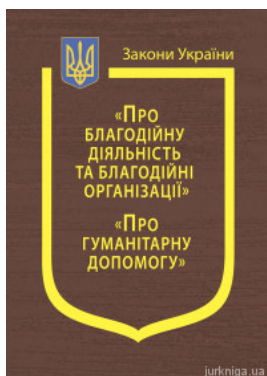
Податкові перевірки
2025



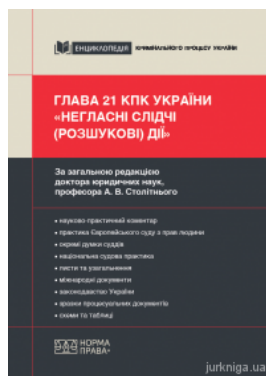
93 питання з сімейного
права. Посібник для
суддів



Судовий допит.
Науково-практичний
посібник. Видання
третє



Закони України: "Про
благодійну діяльність
та благодійні
організації", "Про
гуманітарну допомогу"



Глава 21 КПК України
«Негласні слідчі
(розшукові) дії»



Кримінальний кодекс
Республіки Болгарія

Перейти до галузі права
Адміністративне право



Перейти на сайт →