

керівниками – строком на чотири роки з правом продовження контракту одноразово строком до чотирьох років;

5) з керівником поліції – строком на п'ять років з правом продовження контракту одноразово строком до п'яти років.

Як можна побачити з вищенаведеного, контракт про проходження служби в поліції є строковим трудовим договором, тобто таким, де строк служби поліцейського чітко обмежено часовими рамками.

У всіх інших випадках трудові відносини з поліцейськими встановлюються на безстроковій основі. Про це свідчить норма ч. 1 ст. 58 «Безстроковість призначення на посаду поліцейського» Закону України «Про Національну поліцію», відповідно до якої призначення на посаду поліцейського здійснюється безстроково (до виходу на пенсію або у відставку), за умови успішного виконання службових обов'язків. Звільнення безстроково працюючих поліцейських можливо лише за підставами передбаченими ст. 77 Закону України «Про Національну поліцію».

Список бібліографічних посилань

1. Прокопенко В. І. Співвідношення понять «трудовий договір» і «контракт» у трудовому праві України. *Вісник Академії правових наук України*. 1995. № 3. С. 109–117.
2. Трудовое право : учебник / под ред. О. В. Смирнова, И. О. Снегиревой. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Велби ; Проспект, 2007. 600 с.
3. Пилипенко П. Д. Підстави виникнення індивідуальних трудових правовідносин. Київ : Знання, 2003. 146 с.
4. Яценко Т. П. Правове регулювання служби працівників органів внутрішніх справ за контрактом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05. Київ, 2012. 18 с.

Одержано 19.10.2021

УДК 342.95

Костянтин Леонідович БУГАЙЧУК,

доктор юридичних наук, доцент,

*завідувач науково-дослідної лабораторії з проблем протидії злочинності
Харківського національного університету внутрішніх справ*

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ САМОБАЛАНСУЮЧИМИ ПЕРЕСУВНИМИ ЗАСОБАМИ З ЕЛЕКТРОДВИГУНАМИ

На сьогодні в Україні завдяки стрімкому розвитку наукових розробок та технічних досягнень суттєво зростає індивідуальна мобільність людини. Так, майже у всіх містах нашої країни з'явилися пересувні засоби обладнані електродвигунами: електросамокати, електроскутери, моноколіса, гіроборди тощо. Кількість таких засобів зростає кожного місяця, на підприємницькому ринку з'являються організації, що представляють послуги із їх прокату. Дійсно, на перший погляд переваг у таких засобів більше ніж недоліків, оскільки вони є швидкими та екологічними. Але не слід забувати про те, що ці засоби здатні розвивати досить великі швидкості, особи, що ними керують не завжди дотримують елементарних правил руху, що і спричиняє наїзди на пішоходів, зіткнення з транспортними засобами, неконтрольований виїзд на проїзду частину із непередбачуваними наслідками тощо.

Слід підкреслити, що завдяки вищевказаним обставинам правоохоронна система України зіштовхнулася із необхідністю врегулювати правовий статус таких засобів,

оскільки чинне законодавство України має суттєві прогалини, як у визначенні правил їх пересування та і у питанні відповідальності осіб, що керують ними.

Дослідження судової практики у справах про адміністративні правопорушення в яких суб'єктами виступали водії електросамокатів та подібних пересувних засобів також говорить про неоднозначне трактування їх статусу.

Наприклад, суддя Оболонського райсуду м. Києва у справі № 756/15552/20 прийняв наступне рішення. Згідно з матеріалами справи, 20.10.2020 водій, рухаючись по вул. Луговій, 9 в м. Києві, керуючи електросамокатом, не обрав безпечної швидкості, не впорався з керуванням, що призвело до його падіння на проїзду частину та здійснення зіткнення з транспортним засобом «Daihatsu», який зупинився попереду, внаслідок чого електросамокати та транспортний засіб отримали механічні пошкодження. Своїми діями водій електро-самоката порушив п.п. 12.1 Правил Дорожнього руху України. За результатами розгляду водія електросамоката визнано винним за вчинене правопорушення [1].

Суддя Вінницького міського суду у справі № 127/11282/21 03.06.2021 розглянув адміністративні матеріали про притягнення до адміністративної відповідальності особи за ч.1 ст. 130 КУпАП (згідно протоколу про адміністративне правопорушення особа керувала транспортним засобом Tesla 1200W». В той же час він підкреслив, що оцінивши наведені особою, яка притягується до адміністративної відповідальності, доводи на підтвердження відсутності в його діях складу правопорушення, суд приходять до висновку про наявність підстав для закриття провадження у справі, оскільки обставини скоєння адміністративного правопорушення, які викладені в протоколі про адміністративне правопорушення, спростовуються інструкцією по використанню електросамоката Tesla 1200 W, який відповідно до технічного опису не є транспортним засобом [2].

Таким чином навіть судова практика не дає чіткого алгоритму притягнення до відповідальності осіб, які керують такими засобами із електричними двигунами.

У липні 2021 року до Верховної Ради України був внесений проєкт Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокати, сігвей, сегві, гіроскутер)» (реєстр. № 5732). Зазначеним законопроектом пропонується викласти частину 2 статті 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення у такій редакції: «Порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокати, сігвей, сегві, гіроскутер), гужовим транспортом, і погоничами тварин, - тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [3].

Не заперечуючи актуальність даного законопроекту, вважаємо, що він потребує додаткового опрацювання.

Справа в тім, що стаття 127 КУпАП регулює питання відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин. Правовий статус відповідних суб'єктів правопорушення врегульовано Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про Правила дорожнього руху». Зокрема в цих правилах містяться терміни: «велосипед», «велосипедист», «велосипедна доріжка». Розділ 6 Правил дорожнього руху встановлює, наприклад, такі вимоги до велосипедистів: рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку; велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами тощо. Розділ 7 Правил дорожнього руху містить подібні вимоги й до осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин [4].

Таким чином, з наведених положень можна зробити наступні висновки: 1) велосипедисти, особи, які керують гужовим транспортом і погоничі тварин визнані повноцінними учасниками дорожнього руху; 2) для цих осіб встановлені правила поведінки під час пересування відповідним видом транспорту, заборони, а також вимоги до їх обладнання.

Разом із вищевикладеним у Правилах дорожнього руху немає жодної згадки про правовий режим самобалансуючих транспортних засобів обладнаними електродвигунами (електросамокати, сігвеї, сегвіли, гіроскутери), що дає змогу стверджувати, що перед тим, як вводити відповідальність за порушення Правил дорожнього руху особами, що керують цими засобами, слід внести суттєві зміни до існуючих Правил дорожнього руху в яких слід визначити: поняття та правовий режим цих транспортних засобів; вимоги до їх зовнішнього обладнання (фари, відбиваючі знаки, тощо), швидкісний режим, умови управління та дозволені ділянки руху; заборони для осіб, що керують таким транспортом; опис дорожніх знаків, пов'язаних із управлінням цими транспортними засобами тощо.

Список бібліографічних посилань

1. Єдиний Державний Реєстр Судових Рішень, справа 756/15552/20. URL: <https://tinyurl.com/yhnxtcdj> (дата звернення 22.10.2021)
2. Єдиний Державний Реєстр Судових Рішень, справа 127/11282/21. URL: <https://tinyurl.com/yecuhw4t> (дата звернення 22.10.2021)
3. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху особами, які керують самобалансуючими транспортними засобами обладнаними електродвигунами (електросамокат, сігвей, сегвіл, гіроскутер): Проект Закону України від 05.07.2021 № 5732. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=72433 (дата звернення 22.10.2021)
4. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення 22.10.2021)

Одержано 19.10.2021

УДК 351.741(477):796.017

Ігор Володимирович ВЛАСЕНКО,

кандидат технічних наук, доцент,

доцент кафедри тактичної та спеціальної фізичної підготовки факультету № 3

Харківського національного університету внутрішніх справ;

Ольга Олександрівна ВАХІНА,

слухач магістратури факультету № 1

Харківського національного університету внутрішніх справ

ВИКОРИСТАННЯ ІМІТАЦІЙНИХ ЗАСОБІВ ЯК МЕТОД ПІДГОТОВКИ СПІВРОБІТНИКІВ НПУ ДО ДІЙ В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ УМОВАХ

Відповідно до статистичних даних станом на 11.09.2020 року, з початку 2020 року в Україні зафіксовано 868 випадків поранення та 5 випадків загибелі співробітників Національної поліції під час виконання службових повноважень [1, с. 32]. В структурі НПУ спостерігається підвищення рівня травматизму і загальне погіршення ситуації. Це свідчить, про необхідність модернізації системи професійної підготовки працівників Національної поліції, адже знань, отриманих ними під час навчання, не достатньо для успішної адаптації до широкого спектру реальних, часто екстремальних ситуацій, що виникають на практиці. Одним з ефективних методів формування тактичного мислення, підвищення стресостійкості та готовності до дій в екстремальних ситуаціях, є тренування з використанням імітаційних засобів, які використовуються під час гри у пейнтбол, страйкбол, хардбол, лазертаг, віртуальних тирах.

Відпрацювання співробітниками НПУ тактики дій в умовах, максимально наближених до реальності, які моделюються під час тактичних ігор, застосовується в ході