



Міністерство
внутрішніх справ України
MIA of Ukraine



Консультативна місія
Європейського Союзу в Україні
European Union
Advisory Mission Ukraine



Національна поліція України
National police of Ukraine



Український науково-дослідний інститут
медичини транспорту МОЗ України
Ukrainian Research Institute of Transport
Medicine of the Ministry of Health of Ukraine



Донецький державний
університет внутрішніх справ
Donetsk State University
of Internal Affairs



Приватне автотранспортне підприємство
«Одіум-Престиж»
Private Motor Transport Company
Odium-Prestige



Міжнародний благодійний фонд
допомоги постраждалим внаслідок ДТП
International Charitable Fund
for Road Accident Victims

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ COLLECTION OF MATERIALS

XVI Міжнародна науково-практична конференція
«Транспортна безпека: правові
та організаційні аспекти»

XVI International Scientific and Practical Conference
"Road Safety: Legal
and Organizational Aspects"

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. 238 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 4 від 27 жовтня 2021 року)*

Публікується за матеріалами XVI Міжнародної науково-практичної конференції «Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти», 19 листопада 2021 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 транспортної безпеки.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

© ДонДУВС, 2021

ЗМІСТ

Анісімов К.І. Реалізація спільних проєктів поліції й територіальних громад: на прикладі Донецької області	7
Атаманенко Ю.Ю. Додаткова інноваційна комплектація транспортного засобу Національної поліції України	10
Балло Я.В., Циганков А.О., Жихарєв О.П., Голікова С.Ю. Обґрунтування вимог пожежної безпеки до електрозаправних станцій	12
Батиргарєєва В.С. Оцінка втрат людського потенціалу внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні та Всесвітньою організацією охорони здоров'я	14
Безчастний В.В., Буга Г.С. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	17
Буряк В.Ю., Нітченко А.Г. Причини виникнення та заходи профілактики ДТП	19
Вайда Т.С. Вплив стану стомленості водія протягом доби на безпечне керування транспортним засобом та заходи щодо її (втоми) профілактики	21
Васильченко К.В., Максимов С.С. Забезпечення безпеки пішохода шляхом впровадження новітніх технологій	27
Веселов М.Ю. Окремі проблеми притягнення учасників дорожнього руху до адміністративної відповідальності за порушення ПДР (на прикладі ч. 5 ст. 122 КУпАП)	28
Вовк Ю.Я., Жук М.І., Репіленко А.В., Дмитрик А.І. Автоматизоване водіння: підвищення безпеки вантажних перевезень автомобільним транспортом	32
Вовк Ю.Я., Худобей Р.В. Контроль дотримання безпеки перевезень на громадському транспорті в умовах карантинних обмежень з використанням інтелектуальних транспортних систем	35
Гаврилюк А.Ф. Аналіз особливостей затоплення автотранспортних засобів	37
Гаркуша В.В. Роль суспільства у заходах контролю за безпекою дорожнього руху	39
Гірін І.В. Сталий стан безпеки пасажирських автоперевезень в розвинених країнах світу	41
Голіна В.В. Культурологічний напрям запобігання транспортним правопорушенням: ідея, суть, структура, практика	44
Гордієнко Д.С., Літвінов С.О. Окремі питання профілактики ДТП під час проїзду нерегульованих перехресть	47
Гузенко О.П. Окремі питання діяльності представників транспортної галузі в сучасних реаліях	50
Гузенко О.П., Бездуган В.В. Правове регулювання суспільних відносин у транспортній галузі в контексті протидії корупції	53
Гузенко О.П., Кобець Д.О. Правове регулювання транспортного страхування в Україні	55
Дубинська Ю.В. Роль психологічних аспектів у формуванні безпеки дорожнього руху	58

Дужак О.В. Новітні зміни в законодавстві щодо дитячої утримуючої системи як елементу дорожньої безпеки дітей	60
Єлаєв Ю.Л. Взаємозв'язок окремих галузей правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху	64
Жученко Є.Ю. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху	67
Забожчук О.В., Самсін І.Л. Щодо адміністративно-правового забезпечення взаємодії поліції з органами місцевої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	69
Захарченко А.М., Бобкова А.Г. Щодо взаємодії органів Національної поліції з органами місцевого самоврядування у сфері забезпечення транспортної безпеки	73
Іванова В.Г., Хайлова Т.В. Запровадження вікових обмежень для водіїв в Україні	77
Івашенко В.С. Дослідження причин ДТП та факторів, що впливають на важкість їх наслідків	79
Кадала В.В. Транспортна галузь через призму перспектив розвитку	81
Кадала В.В., Ляшенко М.О. Проблемні питання визначення митної вартості транспортних засобів	84
Кадала В.В., Фесик А.С. Окреслення видів кримінальної та адміністративної відповідальності за контрабандні дії в сфері перевезення багажів	86
Калашченко С.І., Приходько І.І., Луцак О.О., Гринзовський А.М., Белай С.В., Мартиненко С.О. Використання імерсійних технологій у формуванні психоемоційної стійкості у військових водіїв	89
Калініна А.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху як напрям розвитку Харківського регіону	92
Карагіоз Р.С., Наумкіна С.М. Щодо зниження тяжкості наслідків від ДТП	97
Карецька А.І., Нітченко А.Г. Сутність поняття транспортної безпеки та види відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	99
Кисельова М.С. Щодо нормативно-правового регулювання порушення правил маневрування українськими водіями: кримінологічний аналіз	102
Клюєв С.О., Подгорна Л.С., Подгорна В.С. Аналіз безпеки функціонування залізничної транспортної системи	104
Книженко О.О. Вади законодавства щодо визначення транспортного засобу	108
Ковальова О.В. Окремі аспекти досудового розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху	110
Коллер Ю.С. Деякі аспекти публічного адміністрування транспортної системи в окремих зарубіжних країнах	112
Колпаков С.С. Надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод	116
Конюшко Р.В. Актуальність перевірок по інформаційно-пошуковим базам як сучасний спосіб боротьби за легалізацію транспортних засобів	119

Криворучко М.М. Особливості використання методики визначення швидкості руху транспортних засобів по їх деформації	123
Кришевич О.В. Кримінальна відповідальність за заволодіння транспортним засобом шляхом обману чи зловживання довірою	125
Лисько Т.Д. Сучасні проблеми законодавчого регулювання використання окремих видів електротранспорту	129
Лук'янчиков Є.Д., Лук'янчиков Б.Є., Микитенко О.Б. Огляд сучасної поліцейської техніки примусової зупинки транспортних засобів	132
Мальшаков О.А. Актуальні питання покращення сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	135
Молчанов Р.В. Прості речі рятують життя	138
Нестерцова-Собакарь О.В. Правовий механізм відшкодування шкоди, заподіяної дорожньо-транспортною пригодою	140
Носенко О.М., Самойлов О.М. Експертна оцінка дій учасників дорожнього руху та інших осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху	143
Осетрін М.М., Шилова Т.О. Шляхи поліпшення безпеки руху на міських магістралях	147
Павлова С.Л., Нітченко А.Г. Свобода пересування та COVID-19	150
Панова С.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху: проблема правового визначення електросамокатів в Україні	152
Пекарський С.П. Реагування поліції на порушення правил перевезення автомобільним транспортним засобом радіоактивних матеріалів	154
Пилипенко Є.О. Щодо притягнення до адміністративної відповідальності осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення транспортної безпеки підрозділами поліції на воді. Недоліки чинного законодавства	157
Плугатир М.В. Адміністративно-правове регулювання усунення наслідків дорожньо-транспортних пригод	160
Покотило А.О., Лебедєва А.В., Сазонець О.М. Інноваційні технології забезпечення активної безпеки транспортних засобів	162
Пономаренко С.Ю. Межі відповідальності водіїв при дорожньому перевезенні небезпечних вантажів (ч. 1 ст. 132-1 КУпАП)	166
Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М. Методи підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період 2021-2030 рр.	169
Ромашко С.В. Фактори, що впливають на виникнення дорожньо-транспортної пригоди	175
Синицина А.О., Крутякова В.Р., Сазонець О.М. Механізм забезпечення безпеки перевезень пасажирів і вантажів в Україні	177
Синицина А.О., Остапчук М.А., Сазонець О.М. Підвищення культури дотримання Правил дорожнього руху в сучасній Україні	180
Сливко О.Я. Притягнення до відповідальності особи, яка не має права керування транспортним засобом	183
Слотвинський М.С. Вдосконалення регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху в частині визначення порядку експлуатації персонального легкого електротранспорту	186

Собакарь А.О., Дженчако Т.М. Дорожньо-транспортний травматизм в Україні та фактори, що його детермінують	189
Соколов О.В. Аналіз факторів, що впливають на дорожньо-транспортні пригоди	193
Співак М.В. Щодо пропозиції запровадження електронної медичної картки водія	195
Судоплатов М.С., Шевяков М.О. Проблематика стану доріг в Україні та особливості відповідальності посадових осіб за порушення законодавства про автомобільні дороги	197
Судоплатов М.С., Шевяков М.О. Особливості притягнення до відповідальності неповнолітніх осіб за правопорушення, передбачені ст. 124 КУпАП	201
Терещенко О.О. Організаційно-правові засади діяльності органів Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки на транспорті	203
Фещук Ю.Л., Ніжник В.В., Сізіков О.О., Некора В.С. Питання регулювання нормативно-технічних вимог до зарядних станцій для електромобілів	207
Хроменков Д.Г., Ільченко Н.М., Гулик Ю.Б. Технічне регулювання як основа безпеки дорожнього руху	211
Цуркаленко Д.П. Щодо проведення профілактичних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	214
Червінчук А.В. Ортофотоплани місць ДТП, отримані за допомогою безпілотних літальних апаратів, як докази у справах про адміністративні правопорушення	216
Червяк В.І. Актуальні питання дослідження обставин дорожньо-транспортних пригод в умовах недостатньої видимості	220
Шаша І.К. Розробка методу оцінки рівня безпеки руху (на прикладі автомобіля КрАЗ-6322)	222
Шкуліпа О.С. Експертне дослідження дій водія транспортного засобу під час ДТП при проїзді світлофорних об'єктів	226
Шрамко С.С. До питання ефективності національного підходу підвищення безпеки дорожнього руху у світлі Vision Zero	229
Юзефович Д.В. Особливості взаємодії слідчого зі спеціалістами (експертами) при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод	231
Яровець Б.С., Буга Г.С. Загальні положення про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	234

Вайда Тарас Степанович

доцент кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки Херсонського факультету Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент

ВПЛИВ СТАНУ СТОМЛЕНОСТІ ВОДІЯ ПРОТЯГОМ ДОБИ НА БЕЗПЕЧНЕ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ТА ЗАХОДИ ЩОДО ЇЇ (ВТОМИ) ПРОФІЛАКТИКИ

Актуальність проблеми. Законодавством України, зокрема частиною 1 статті 1187 Цивільного кодексу України, використання механічних транспортних засобів визнається джерелом підвищеної небезпеки [1]. У свою чергу стаття 16 Закону України «Про дорожній рух», пункт 2.9 розділ 2 Правил дорожнього руху (далі – ПДР) вимагають від їх власників та користувачів

(водіїв) дотримання встановлених вимог щодо експлуатації транспортних засобів, в тому числі й щодо перебування цих осіб у належному стані здоров'я (при відсутності хвороби, перебування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, заборона вживання лікарських препаратів, котрі знижують увагу та швидкість реакції, відсутності стану стомлення тощо) [2; 3].

Разом з тим, як стверджують дані статистики дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), котра ведеться Департаментом патрульної поліції Національної поліції України, спостерігається певна закономірність збільшення ДТП у конкретні години доби, на котру (закономірність – *уточнено нами*) впливають, на наш погляд, в значній мірі стан стомлення особи, яка керує транспортним засобом. Так, у 2020 році трапилося 168 107 випадків ДТП, з них станом на 17-00 годин (кінець робочого дня) припадає їх максимум (12 690 випадків), станом на 18-00 годин – 11 735 випадків, і майже однаково – станом на 13-00 годин (11 443 випадки, обідня перерва) та на 16-00 годин (11 421 випадки). Така ж тенденція спостерігається й протягом 2019 року та вісім місяців 2021 року (в більш ранній період статистика за цим критерієм не велась) з тією відмінністю, що кількість ДТП впродовж 2020 року зменшилось станом на 18-00 год (7 995 випадків), зате зросло в період з 11-00 год по 14-00 год (відповідно 8 068, 8 325, 8 512 та 8 342 випадки).

При цьому доцільно зазначити, що найбільша кількість ДТП із загиблими і травмованими впродовж 2020 року припадає на часовий інтервал з 17-00 до 19-00 годин (відповідно 2033, 2035 та 1738 випадків) [4].

Підтвердження цієї закономірності бачимо у результатах дослідження спеціалістів британських страхових компаній, котрі провели аналіз більш ніж 18 тисяч ДТП, котрі трапилися протягом двох останніх осінніх місяців впродовж п'яти років, і визначили, коли ймовірність аварії є найбільшою (на прикладі 2019 року). Результат виявився досить цікавим. Так, більшість ДТП трапляється у проміжку від 16:00 до 18:00 год, а їх пікова ймовірність – від 17 до 17:10 год. Пояснення цьому доволі просте – саме в цей період більшість працівників залишає свій офіс після закінчення робочого дня. Друге місце займає часовий проміжок з 14 до 16 год, а пік при цьому припадає на часовий інтервал з 15 до 15:10 год [5].

Також дослідники вияснили вид ДТП, котрі трапляються частіше за все. 34 учасники аварій допускають зіткнення з автомобілем, котрий їде попереду (при цьому ушкоджується задня частина останнього); 13 випадків трапляється через «підрізання» під час обгону чи випередження, а в 8 випадках автомобіль в'їжджав у припаркований автомобіль, ще 7 транспортних засобів – через зміну смуги руху [5].

Чимало ДТП трапляється через помилки, допущені водіями внаслідок зниження рівня працездатності. Основною причиною цього є *втома* – результат

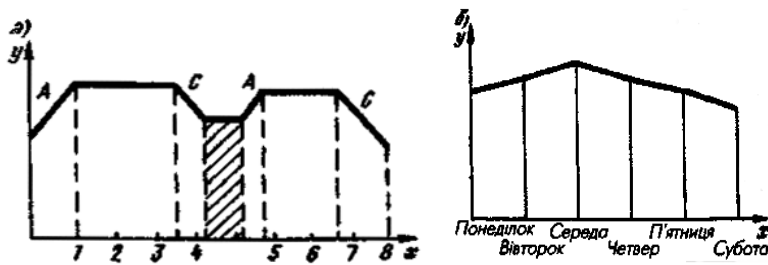


Рис. 1. Зміна працездатності: а – протягом робочої зміни; б – за днями тижня; А – стадія нарощування працездатності; С – стадія зниження працездатності; у – працездатність в умовних одиницях; х – години зміни.

фізіологічного та психологічного процесів, котрі настають у результаті трудової діяльності водія. Фізіологічна сутність втоми людини полягає у сигналізації її організму про необхідність припинити роботу або знизити її інтенсивність. Однак не завжди це відчуття відповідає стану втомленості. Часто важка напружена праця, яка виконувалась людиною із

задоволенням, її менше виснажує, аніж легша, але неприємна робота. Працездатність змінюється протягом дня, доби, тижня. На *рис. 1* показано її основні стадії [6, с. 51-55].

Перша стадія характеризується зростанням працездатності. Цей період впрацьовування зазвичай триває 1-1,5 год, після чого встановлюється оптимальний рівень працездатності, що зберігається протягом 2-2,5 год (друга стадія). У цей період досягають найкращих результатів за найменших затрат енергії. Тому, хоча в середині дня й найінтенсивніший дорожній рух, але випадків ДТП буває найменше. Третій стадії властиве *зниження працездатності внаслідок втоми*, яку можна призупинити завдяки перерві на обід (див. *рис. 1, а* – заштрихована зона). Рівень працездатності у другій половині робочого дня дещо нижчий, але характер її зміни повторюється. При цьому періоди впрацьовування і стійкої працездатності стають коротші, а третій період – зниження працездатності – настає раніше. Відповідні зміни стосуються також робочого тижня: понеділок відповідає фазі впрацьовування, найкращі показники спостерігаємо від вівторка до четверга, а у п'ятницю й суботу працездатність найнижча (*рис. 1, б*).

У результаті знесилення у людини розладнюються сформовані досвідом навички. Це виявляється, наприклад, у зміні робочої пози водія – він сідає глибше у сидіння, сильніше нахилиючи тулуб вперед або завалюючись назад. Така поза утруднює користування рульовим колесом, педалями зчеплення, гальма та газу, важелями коробки передач чи стоянкового гальма, а також здійснення спостереження за дорогою і контрольно-вимірювальними приладами автомобіля. Стомлений водій менш точно виконує прийоми керування, невиправдано часто повертає рульове колесо, пропускає необхідні коригуючі дії.

Позитивні емоції (хороший настрій) сприяють швидшому входженню водія в нормальний робочий ритм. Під впливом емоційного збудження,

інтересу до праці, відповідальності за доручену справу або в разі небезпеки водій у стані втоми може і не відчувати цих негативних факторів. Негативні емоції (поганий настрій) викликають почуття невпевненості, сумнівів та страху.

На втому водія впливають не тільки характер негативної інформації та його ставлення до неї, а й її кількісні характеристики, що називаються *інформаційним навантаженням*. Частину такого навантаження для водія становить інтенсивність руху. За великої інтенсивності руху (понад 300 авт/год на двох- і трьохсмугових дорогах) втома настає відносно швидко. Однак в умовах, коли на дорозі немає інших учасників руху, за одноманітного ландшафту, через монотонну обстановку та вимушену бездіяльність водій може швидше зазнати втоми, ніж при керуванні автомобілем за умов інтенсивного міського руху, хоча явних ознак цього може й не спостерігатися.

Протягом зміни водієві доводиться працювати в різноманітних дорожніх умовах, у тому числі і в транспортних потоках неоднакової інтенсивності, тому йому необхідно бути готовим до зміни емоційної напруженості. Небезпечним може стати раптове зростання складності дорожніх умов (наприклад, при виїзді з тихого провулку на пожвавлений проспект великого міста). Якщо водій, знаючи про наступну зміну умов роботи, внутрішньо підготувався до адаптації стосовно труднощів дорожньої обстановки, то його емоційна напруженість зміниться не так істотно, як при несподіваному переході.

Втомлений водій може уникнути помилок навіть у разі несподіваного ускладнення дорожньої обстановки, якщо буде уважнішим і готовим до дій. Для цього потрібне вольове зусилля, завдяки котрому протягом деякого часу працездатність зберігається на певному рівні. Однак прикладення будь-якого вольового зусилля вимагає затрат додаткової енергії, що призводить до ще більшої втоми і частіших помилок під час керування автомобілем.

Втома, яка поступово розвивається протягом робочого дня, минає після відпочинку. Коли ж її відчуття не зникають після нічного сну або вона настає швидше, ніж звичайно, це свідчить про *перевтому*. Причиною такого стану може бути недостатній відпочинок після інтенсивної роботи, особливо це стосується водіїв, які щодоби працюють дванадцять і більше годин. Перевтома зазвичай супроводжується підвищеною дратівливістю, сонливістю вдень і поганим сном вночі, загальною слабкістю, головним болем, погіршенням пам'яті й апетиту. За неодноразової появи таких ознак водієві необхідно звернутися до лікаря.

Основним засобом запобігання перевтомі є правильна організація роботи з обов'язковим повноцінним і своєчасним відпочинком. Позіхання, відчуття важкості тіла, розсіяна увага, зміна частоти пульсу і артеріального тиску, бажання змінити позу чи положення рук на рульовому колесі є першими ознаками втоми. Вони самі по собі не представляють небезпеки, їх легко усунути короточасним відпочинком. Характерними ознаками втоми є сонливість і засинання водія за кермом, що нерідко призводить до ДТП. Втомлений водій може протягом певного часу долати сонливість і надійно

керувати автомобілем, але засинання може настати зненацька. Тому водієві варто зупинитись і короткий час поспати або виконати енергійні гімнастичні вправи. Продовжувати рух можна лише після виконання зазначених заходів.

Згідно з чинним законодавством нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин на тиждень. За п'ятиденного робочого тижня тривалість зміни визначають правила внутрішнього трудового розпорядку або графіки змінності. У тих випадках, коли дотримання зазначеного режиму є неможливим, допускається введення накопичувального (підсумовуваного) обліку робочого часу. Причому нормальна тривалість зміни не повинна перевищувати 10 год. Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі простої, очікування у ТЗ чи на робочому місці або якщо водію необхідно дати змогу доїхати до відповідного місця відпочинку, то тривалість робочого дня (зміни) може бути збільшена до 12 годин за умови, що час керування протягом дня (зміни) не перевищує 9 годин [7].

Протягом робочого дня водієві також треба чергувати працю й відпочинок. Після керування протягом чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше 45 хвилин [7], якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку, під час якого корисно виконати короточасні (2-3 хвилини) фізичні вправи для м'язів спини, рук і ніг. Після другої та четвертої годин праці доцільно випити солодкого чаю, кави.

Особливе значення для водія має правильно організоване харчування, оскільки порушення режиму і погана якість продуктів призводять до швидкого накопичення втоми і появи професійних захворювань водія. Небажано змінювати звичний час обіду й замінювати гарячі страви холодною закускою. Водіям, які здійснюють далекі рейси, рекомендовано брати з собою гарячу їжу у термосі. Правильний режим роботи й відпочинку є основою боротьби із втомою і перевтомою [6, с. 55-60].

Працездатність знижується в разі хворобливого стану водія, після вживання ним алкоголю чи наркотиків та внаслідок сильного нервового збудження або пригніченого стану. Для зменшення впливу негативних емоцій рекомендують *аутогенне тренування*, яке полягає у самотійному психологічному настроюванні перед рейсом. Приміром, водій подумки каже: «Сьогодні маю бути спокійним, уважним, дисциплінованим, тоді не вчиню ДТП». Впевненість у цьому допоможе зняти емоційну напругу, вселить спокій перед виїздом у рейс.

Висновки. Значний вплив на працездатність водія справляють підготовка і утримання у належному санітарно-гігієнічному стані робочого місця, а також мікроклімат в салоні (кабіні). Регулювання сидіння і спинки повинне забезпечити положення тіла водія, яке б виключало надмірне м'язове напруження і сприяло найкращій оглядовості.

Забруднення, пошкодження й завішування стекол, а також підвішування різноманітних дрібничок (амулетів, освіжувачів повітря тощо), що обмежують

поле зору водія, недопустимі, оскільки погіршують умови оглядовості (сприяє додатковій напруженості) і пришвидшують втому.

Значний вплив на психофізіологічний стан водія має *передрейсова підготовка водіїв*, котра на деяких провідних автопідприємствах може включати застосування аутотренінгів, мета котрих полягає у формуванні в шофера позитивного ставлення до спокійної їзди.

Десятихвилинні тренувальні сеанси доцільно проводити щодня відразу після медичного огляду. Зараз окрім стаціонарної кімнати психологічного розвантаження у транспортному підприємстві створюють пересувну лабораторію швидкого аутотренінгу на базі легкового автомобіля, яка працює на внутрішніх заводських та міських маршрутах.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 435-IV. Дата оновлення: 14.08.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 15.09.2021).

2. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII (із змінами станом на 13.06.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 11.09.2021).

3. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами в редакції постанови КМ України від 20.07.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 16.09.2021).

4. Дорожньо-транспортні пригоди за часом скоєння // Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 30.08.2021 / Департамент патрульної поліції. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 18.09.2021).

5. Страховщики назвали самые опасные для езды часы дня. URL: <https://avtovod.com.ua/news/775482006-strahovschiki-nazvali-samye-opasnye-dlya-ezdy-chasy-dnya.html> (дата звернення: 24.09.2021).

6. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з «Автомобільної підготовки»: [Текст] : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України / Тарас Степанович Вайда. вид-ння друге, доп-не. Харків: ХНУВС, 2013. 264 с.

7. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 (в редакції від 04.10.2016). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text> (дата звернення: 02.09.2021).