

УДК 351.811.122.3 +342.951

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2022.75.1.49>

ВИКОРИСТАННЯ ДЕННИХ ХОДОВИХ ВОГНІВ В УКРАЇНІ: ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ТА АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Червінчук А.В.,

*кандидат юридичних наук, старший дослідник
завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності,
Криворізький навчально-науковий інститут
Донецького державного університету внутрішніх справ
chervin_a@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>*

Атаманенко Ю.Ю.,

*кандидат технічних наук,
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань
правоохоронної діяльності,
Криворізький навчально-науковий інститут
Донецького державного університету внутрішніх справ
julia.atamanenko@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0001-7423-9880>*

Червінчук А.В., Атаманенко Ю.Ю. Використання денних ходових вогнів в Україні: правова регламентація та адміністративна відповідальність.

Стаття присвячена дослідженню актуальних питань правової регламентації використання денних ходових вогнів у світлу пору доби та адміністративної відповідальності за порушення цих вимог. Проведено аналіз ефективності використання денних ходових вогнів на основі сучасних наукових досліджень («Денні ходові вогні – систематичний огляд впливу на безпеку дорожнього руху» 2003 року; Elvik et al., 2003 року (Європейське дослідження); NHTSA 2004 та 2008 років (США)) та досвіду таких країн, як США, Канада, Норвегія, Данія, Фінляндія, Ізраїль, Швеція, Австрія та Угорщина. Досліджено правову регламентацію використання денних ходових вогнів у різних країнах світу за критеріями (країни, де не запроваджено обов'язкове використання у світлу пору доби ближнього світла фар або денних ходових вогнів чи воно носить рекомендаційний характер – Австрія, Албанія, Бельгія, Великобританія, Вірменія, Грузія, Кіпр; країни, де використання у світлу пору доби ближнього світла фар або денних ходових вогнів є обов'язковим – Болгарія, Данія, Естонія, Латвія, Литва, Норвегія, Польща, Угорщина, Швейцарія; країни, де використання у світлу пору доби ближнього світла фар або денних ходових вогнів є обов'язковим за певних умов: для окремих типів транспортних засобів – для водіїв мотоциклів та мопедів (Італія); залежно від пори року – з осені до весни зазначені прилади повинні бути увімкнуті (Молдова та Хорватія); залежно від місця експлуатації транспортних засобів – поза населеними пунктами ближнє світло фар або денні ходові вогні мають бути увімкнені (Італія)).

Зважаючи, що середній вік легкових автомобілів в Україні вдвічі більший, ніж у країнах Європейського Союзу, доведено необхідність запровадження в Україні технічного огляду транспортних засобів, з метою виведення з експлуатації морально застарілих зразків автомобільної техніки. Аргументована доцільність посилення вимог до технічного стану транспортних засобів в частині оснащення і роботи зовнішніх світлових приладів та приведення їх до міжнародних стандартів.

Досліджено актуальність запровадження в Україні обов'язку експлуатації транспортних засобів з увімкненими денними ходовими вогнями незалежно від пори року. Надано правову кваліфікацію дій водіїв, які не дотримуються встановлених правил користування денними ходовими вогнями як попереджувальними сигналами.

Ключові слова: транспортний засіб; денні ходові вогні; фари ближнього світла; світла пора доби; правова регламентація; адміністративна відповідальність.

Chervinchuk A.V., Atamanenko Yu.Yu. Use of daytime running lights in Ukraine: legal regulations and administrative responsibility.

The article is devoted to the study of current issues of legal regulation of the use of daytime running lights in daylight and administrative responsibility for violation of these requirements. An analysis of the effectiveness of the use of daytime running lights was carried out based on modern scientific research ("Daytime running lights - a systematic review of the impact on road traffic safety" in 2003; Elvik et al., 2003 (European study); NHTSA in 2004 and 2008 (USA)) and the experience of such countries as the USA, Canada, Norway, Denmark, Finland, Israel, Sweden, Austria and Hungary. The legal regulation of the use of daytime running lights in different countries of the world was studied according to criteria (countries where the mandatory use of low beam headlights or daytime running lights during daylight hours is not introduced or it is of a recommendation nature - Austria, Albania, Belgium, Great Britain, Armenia, Georgia, Cyprus; countries where daytime running lights or daytime running lights are mandatory - Bulgaria, Denmark, Estonia, Latvia, Lithuania, Norway, Poland, Hungary, Switzerland; countries where daylight use low beam headlights or daytime running lights are mandatory under certain conditions: for certain types of vehicles - for motorcycle and moped drivers (Italy); depending on the season - from autumn to spring, the specified devices must be turned on (Moldova and Croatia); depending on the place of operation of the vehicles - outside the populated areas, the dipped beam headlights or daytime running lights must be switched on (Italy).

Considering that the average age of passenger cars in Ukraine is twice as long as in the countries of the European Union, the need to introduce a technical inspection of vehicles in Ukraine has been proven, with the aim of decommissioning morally obsolete models of automotive equipment. Argued expediency of strengthening the requirements for the technical condition of vehicles in terms of equipment and operation of external light devices and bringing them to international standards.

The relevance of introducing in Ukraine the obligation to operate vehicles with daytime running lights on, regardless of the season, was studied. The legal qualification of the actions of drivers who do not follow the established rules for using daytime running lights as warning signals has been provided.

Key words: vehicle; daytime running lights; dipped beam headlights; daylight hours; legal regulation; administrative responsibility.

Постановка проблеми. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні залишається одним із найгірших серед країн європейського континенту. Головними причинами аварійності за даними Національної поліції є перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування та порушення правил проїзду перехресть, а найпоширенішим видом ДТП є зіткнення транспортних засобів. Усі ці автопригоди невід'ємно пов'язані зі спроможністю учасників дорожнього руху своєчасно виявляти небезпеку для руху та вживати заходів для уникнення негативних наслідків. Сучасні технології дозволяють покращити видимість транспортних засобів шляхом їх обладнання денними ходовими вогнями. Однак чинне законодавство України лише частково врегульовує питання використання цих світлових приладів та викликає дискусії у правозастосовній діяльності щодо відповідальності водіїв за неналежне їх використання. Тому виникає потреба у визначенні доцільності запровадження обов'язку експлуатації транспортних засобів з увімкненими денними ходовими вогнями протягом усього календарного року та надання правової кваліфікації дій водіїв, які не дотримуються встановлених правил.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху активно обговорюється у суспільстві та є предметом досліджень як науковців, так і практикуючих юристів й фахівців у галузі дорожньої безпеки. Зокрема, цій тематиці були присвячені праці таких науковців, як: В.В. Гаркуші, Т.О. Гуржія, В.В. Доненка, М.Ю. Веселова, Ю.С. Коллера, В.К. Колпакова, Є.О. Пилипенко, О.Ю. Салманової, А.О. Собакаря та інших [1, 2]. Однак, попри ґрунтовну й комплексну науково-теоретичну базу, багато питань у сфері безпеки дорожнього руху залишаються дискусійними, зокрема і питання щодо правової регламентації та адміністративної відповідальності за порушення порядку використання денних ходових вогнів.

Формування мети статті. Таким чином, метою статті є визначення ефективності денних ходових вогнів у світлу пору доби на основі сучасних наукових досліджень та досвіду різних країн світу й доцільності запровадження обов'язку їх використання в Україні незалежно від пори року, а також визначення правової кваліфікації порушення водіями правил користування денними ходовими вогнями.

Виклад основного матеріалу. У 2013 році в Україні запроваджено норму, згідно з якою з 01 жовтня по 01 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути

ввімкнені денні ходові вогні, а у разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнє світло фар [3].

В Україні денними ходовими вогнями вважаються зовнішні світлові прилади білого кольору, передбачені конструкцією транспортного засобу, установлені спереду транспортного засобу і призначені для покращення видимості транспортного засобу під час його руху у світлий час доби. Водночас міжнародним стандартом EU directive 2008/89/EC під денним ходовим вогнем слід розуміти вогонь, що спрямований вперед та використовується для забезпечення кращої видимості транспортного засобу під час його руху в денний час [4]. Ключовою різницею цих двох визначень є те, що відповідно до українського національного законодавства денними ходовими вогнями вважаються лише ті зовнішні світлові прилади, які передбачені конструкцією транспортного засобу. Тобто самостійне встановлення таких приладів власниками транспортних засобів не допускається.

Вплив денних ходових вогнів на безпеку дорожнього руху багаторазово ставав предметом досліджень у різних країнах світу, зокрема в США, Канаді, Норвегії, Данії, Фінляндії, Ізраїлі, Швеції, Австрії та Угорщині (див. таблицю, [5]). Ефект від цілодобового використання звичайних фар ближнього світла (на відміну від денних ходових вогнів) вивчався рідше, як правило, у якості складової дослідження щодо денних ходових вогнів.

Таблиця

Дослідження щодо ефективності використання денних ходових вогнів

№ з/п	Назва дослідження	Результати дослідження
1.	«Денні ходові вогні – систематичний огляд впливу на безпеку дорожнього руху» 2003 року (Елвік, Руна; Пітер Крістенсен; та Свенн Фіарос; Єльд Олсен)	Автори встановили слабкий зв'язок між географічною широтою та впливом денних ходових вогнів, при цьому їх ефективність зростала на широтах, що знаходяться далі від екватора. Тоді як докази результативності використання цих світлових приладів залежно від сезону були рідкісними та непереконливими. Також автори висловили сумніви щодо подальшої тенденції зменшення аварійності у довгостроковій перспективі після запровадження законодавчих змін та запропонували подовження досліджень в цьому напрямі. Крім того, автори дійшли висновку, що використання фар ближнього світла в якості денних ходових вогнів може сприяти зіткненню з автомобілем ззаду, оскільки ввімкнення фар автомобіля також супроводжується увімкненням його задніх ліхтарів, що може ускладнити своєчасне виявлення стоп-сигналів іншими учасниками дорожнього руху. Експлуатація ж денних ходових вогнів забезпечує їх роботу з вимкненими задніми ліхтарями, що унеможливило виникнення таких обставин.
2.	Elvik et al., 2003 року (Європейське дослідження)	Використання денних ходових вогнів призвело до скорочення аварій для автомобілів у світлу пору доби на 5-10%. <i>Статистичний мета-аналіз для сукупності 41 дослідження денних ходових вогнів (25 досліджень, які оцінювали ефективність для автомобілів та 16 для мотоциклів)</i>
3.	NHTSA 2004 року (США)	Денні ходові вогні знижують ймовірність аварій зі смертельним наслідком при зустрічному зіткненні транспортних засобів на 5 %. У цьому дослідженні також було виявлено, що кількість ДТП з пішоходами та велосипедистами зменшилась на 12 %, а кількість аварій, що зустрічаються з мотоциклістами, знизилася на 23 %.
4.	NHTSA 2008 року (США)	Денні ходові вогні сприяли зменшенню лише зіткненню легких вантажівок/фургонів на 5,7 %, у решті ДТП їх застосування не мало статистично значущого впливу.

У багатьох випадках було встановлено, що використання денних ходових вогнів зменшує вірогідність скоєння у світлу пору доби таких ДТП, як «лобові» так і «поворотні» зіткнення транспортних засобів, коли помітність автомобіля обмежена.

Отже, розглядаючи різні позиції дослідників щодо результативності використання денних ходових вогнів чи ближнього світла фар світлої пори доби, слід звернути увагу, що жодне дослідження не продемонструвало збільшення кількості аварій. Більш того, досліджуючи економічну складову цілодобового використання денних ходових вогнів під час їх експлуатації та впливу на навколишнє середовище, більшість дослідників погоджуються, що питання вартості та впливу на екологію тісно пов'язані, оскільки фактори, які впливають на забруднення навколишнього середовища, такі як збільшення

споживання палива та збільшення використання та утилізації лампочок, також мають тенденцію до підвищення витрат. Однак переважною є думка, що вплив використання денних ходових вогнів протягом доби або цілодобового використання фар на навколишнє середовище є відносно малим і становить відносно невелику частину загальних річних витрат на транспортні засоби з боку їх власників.

Відповідно до Поправки 10 Перегляду 12 Правил № 48 ООН «Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження дорожніх транспортних засобів стосовно встановлення пристроїв освітлення та світлової сигналізації», прийнятої в рамках Угоди «Про прийняття узгоджених технічних правил Організації Об'єднаних Націй для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих правил Організації Об'єднаних Націй», які набули чинності 25 вересня 2020 року:

– п. 6.19.7.1. Денні ходові вогні повинні вмикатися автоматично, коли пристрій запуску і/або зупинки силової установки встановлено в такий стан, який не виключає можливості роботи силової установки;

– п. 6.19.7.2. Денні ходові вогні можуть вимикатися вручну за умови, що вони вмикаються автоматично, коли швидкість транспортного засобу перевищує 15 км/год або коли транспортний засіб проїхав більше 100 м, і вони залишаються увімкненими до моменту їх навмисного повторного вимкнення;

– п. 6.19.7.3. Денні ходові вогні повинні вимикатися автоматично, коли пристрій запуску і/або зупинки силової установки знаходиться в такому положенні, при якому силова установка працювати не може, або увімкнені передні протитуманні вогні або фари, за винятком тих випадків, коли останні використовуються для подачі періодичних світлових сигналів попередження через короткі проміжки часу.

Таким чином, міжнародним співтовариством встановлені вимоги до виробників нових транспортних засобів щодо запровадження таких конструктивних рішень, які б унеможливили експлуатацію автомобілів без увімкнених денних ходових вогнів у світлий час доби.

Водночас деякі дослідники вважають хибним «поведінковий варіант», який полягає у вимаганні від водіїв вмикати наявні фари свого автомобіля 24 години на добу замість того, аби домагатися модифікації обладнання для нових чи існуючих транспортних засобів.

Що стосується правової регламентації використання денних ходових вогнів, у кожній країні по різному ставляться до зобов'язання водіїв користуватися цими світловими приладами або ближнім світлом фар у світлу пору доби. У цьому контексті країни умовно можна розділити за такими критеріями:

1) країни, де не запроваджено обов'язкове використання у світлу пору доби ближнього світла фар або денних ходових вогнів чи воно носить рекомендаційний характер (Австрія, Албанія, Андорра, Бельгія, Великобританія, Вірменія, Греція, Грузія, Ірландія, Іспанія, Кіпр, Ліхтенштейн, Мальта, Нідерланди, Німеччина, Португалія, Туреччина, Франція);

2) країни, де використання у світлу пору доби ближнього світла фар або денних ходових вогнів є обов'язковим (Болгарія, Боснія і Герцеговина, Данія, Естонія, Ісландія, Латвія, Литва, Норвегія, Північна Македонія, Польща, Румунія, Сербія, Словаччина, Словенія, Угорщина, Фінляндія, Чехія, Чорногорія, Швейцарія, Швеція);

3) країни, де використання у світлу пору доби ближнього світла фар або денних ходових вогнів є обов'язковим за певних умов: для окремих типів транспортних засобів (для водіїв мотоциклів та мопедів така вимога існує в Азербайджані, Італії та Люксембурзі); залежно від пори року (з осені до весни зазначені прилади повинні бути увімкнені у Молдові та Хорватії); залежно від місця експлуатації транспортних засобів (поза населеними пунктами ближнє світло фар або денні ходові вогні мають бути увімкнені в Італії).

Таким чином, можна вважати, що на міжнародному рівні підтримується ініціатива обов'язкового використання у світлу пору доби денних ходових вогнів. Однак єдиного підходу до законодавчого врегулювання цього питання немає. Одні країни, зокрема північної Європи, здебільшого такий обов'язок запровадили, інші – лише рекомендують та сприяють використанню таких світлових приладів, не покладаючи на водіїв додаткових обов'язків, напевно сподіваючись на швидке оновлення автомобільного парку, який відповідатиме сучасним вимогам.

Український автопарк є найстарішим в Європі. Станом на початок 2021 року середній вік легкових автомобілів в Україні складає 22,7 років, тоді як середній показник по країнам Європейського Союзу для легкових автомобілів вдвічі менше – 10,8 років [6]. Однак зазначений фактор слід розглядати не

як привід для введення додаткових зобов'язань для водіїв технічно застарілих транспортних засобів, а як аргумент для найшвидшого оновлення рухомого складу. Додатковим важелем для цього має стати анонсоване запровадження технічного огляду транспортних засобів, що дозволить вивести з експлуатації морально застарілі зразки автомобільної техніки.

Натомість, слід посилити вимоги до автотранспортних засобів, які реєструються в Україні вперше, зокрема тих, що були в експлуатації в інших країнах. Запровадження в Україні міжнародних стандартів безпеки дорожнього руху щодо оснащення транспортних засобів обов'язковим елементом конструкції – денними ходовими вогнями, які вмикаються автоматично під час запуску двигуна або після розвинення його швидкості до 15 км/год чи подолання транспортним засобом від початку руху більше 100 м, виключить необхідність перекладання на водіїв відповідальності за використання цих зовнішніх світлових приладів. Адже, виконуючи обов'язок експлуатації технічно справного транспортного засобу, водії автоматично виконуватимуть вимоги щодо використання денних ходових вогнів.

Слід зазначити, що нормами КУпАП встановлена відповідальність за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів (частина 2 статті 122 КУпАП), [7]. Тому, для надання правової кваліфікації порушення водієм механічного транспортного засобу пункту 9.8 ПДР в частині ввімкнення денних ходових вогнів з 1 жовтня по 1 травня слід звернути увагу на наступне. Денні ходові вогні не є освітлювальними приладами, адже призначені для покращення видимості транспортного засобу під час його руху у світлий час доби, а не для освітлення дороги. Фари ближнього світла є освітлювальними приладами, але під час їх використання як альтернативи денним ходовим вогням у світлий час доби не служать для освітлення дороги чи її елементів, а виконують попереджувальну функцію [8].

За своєю суттю використання поза населеними пунктами у світлий час доби денних ходових вогнів, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнього світла фар є попереджувальним сигналом. Таким чином, невиконання водієм транспортного засобу вимог абзацу восьмого пункту 9.8 ПДР є порушенням правил користування попереджувальними сигналами. Однак, частиною 2 статті 122 КУпАП адміністративна відповідальність передбачена за порушення правил користування попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку. Використання денних ходових вогнів, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнього світла фар не слугує для попередження інших учасників руху про початок руху транспортного засобу або зміну його напрямку. Тому кваліфікація зазначеного діяння як адміністративного проступку, передбаченого частиною 2 статті 122 КУпАП є неможливою. Іншими нормами КУпАП відповідальність за порушення правил користування попереджувальними сигналами не встановлюється.

Висновки. За невиконання водієм транспортного засобу вимог абзацу восьмого пункту 9.8 ПДР в частині ввімкнення з 1 жовтня по 1 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами денних ходових вогнів, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнього світла фар слід кваліфікувати як адміністративне правопорушення, передбачене статтею 125 КУпАП «Інші порушення правил дорожнього руху». Запровадження в Україні обов'язкового використання водіями транспортних засобів денних ходових вогнів незалежно від пори року є передчасним. Більш доцільним буде обмежитися чинними нормами Правил дорожнього руху щодо використання водіями транспортних засобів ближнього світла фар (денними ходовими вогнями) у світлу пору доби без запровадження нових зобов'язань. Водночас на державному рівні слід вжити заходів щодо посилення вимог до технічного стану транспортних засобів в частині оснащення і роботи зовнішніх світлових приладів та приведення їх до міжнародних стандартів, запровадження обов'язкового технічного контролю приватного легкового автотранспорту та оновлення автопарку рухомого складу в Україні.

Список використаних джерел:

1. Коломоєць Т.О. Адміністративне право України : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2011. 576 с.
2. Коллер Ю.С., Собакарь А.О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ: «МП Леся», 2015. 204 с.
3. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2013 р. № 111. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/111-2013-%D0%BF#Text> (дата звернення: 12.01.2023).

4. EU directive 2008/89/EC – vehicle lights and light-signalling. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0089> (дата звернення: 12.01.2023).
5. Effects of 24-Hour Headlight Use on Traffic Safety. URL: <https://www.dot.state.mn.us/research/TRS/2011/TRS1009.pdf> (дата звернення: 19.01.2023).
6. Дослідження: Український автопарк найстаріший в Європі, середній вік легкових автомобілів в країні – 22,7 років, в ЄС – 10,8 років. URL: <https://itc.ua/news/doslidzhennya-ukrayinskij-avtopark-pajstarishij-v-evropi-serednij-vik-legkovih-avtomobiliv-v-kraini-227-rokiv-v-es-108-rokiv/> (дата звернення: 20.01.2023).
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 27.01.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 07.02.2023).
8. Червінчук А.В. Актуальні питання адміністративно-правової кваліфікації порушень правил користування попереджувальними сигналами. *Правовий часопис Донбасу*. Кривий Ріг, 2018. № 3 (64). С. 120–125.