

## НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ <sup>1</sup>

В липні 2018 р. Україну сколихнули новини про страшні аварії автобусів з грузовими автомобілями в Миколаївській та Житомирській областях, в яких загинуло 15 осіб. Після цього Міністерство інфраструктури миттєво заявило про масштабну кампанію по контролю за дорожнім рухом. Україна втрачає в ДТП десятки тисяч працездатних людей та мільярди доларів ВВП, при чому наші втрати від ДТП в 5 разів вищі ніж в Європі. Виникає питання як удосконалити державну безпеку дорожнього руху в сучасних умовах в Україні? Саме в цьому і вбачається актуальність даної проблеми.

Останнім часом Верховна Рада України, змінюючи законодавство суттєво підвищила розмір штрафів та посилила відповідальність за

<sup>1</sup> **Грін Олександр Олександрович**, аспірант, кафедра адміністративно-фінансового та інформаційного права, УжНУ.

порушення правил дорожнього руху, що на думку чиновників повинно призвести до посилення безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>. Зазначимо, що дорожній рух – це переміщення людей і вантажів механічними транспортними засобами а також осіб без транспортних засобів дорогами, який регламентовано спеціальними правовими нормами, а також урегульовано спеціальними технічними засобами та державними органами<sup>2</sup>. Відповідно, безпека дорожнього руху – стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів гужовим та механічними транспортними засобами, а також без транспортних засобів дорогами, який регламентовано спеціальними правовими нормами, а також урегульовано спеціальними технічними засобами та державними органами<sup>3</sup>.

Але чи дійсно ситуація на дорогах України вимагає посилення відповідальності? Якщо вірити офіційній статистиці поліції, то за декілька останніх років в Україні суттєво зменшилась кількість осіб, які загинули в дорожніх аваріях. Однак, є підозра, що офіційна статистика сфальсифікована, а втрати від ДТП на 30-50% вищі<sup>4</sup>. Кожен рік в Україні в ДТП гине понад 3 тис. осіб і більше ніж 30 тис. отримують травми. Щорічно через ДТП країна втрачає млрд. доларів або 2.5% ВВП. Нагадаємо, що в 2017 р. розмір ВВП України складав приблизно 120 млрд. доларів.

ДТП наносять економіці України комплексну шкоду. На думку автора дослідження Світового Банку Патріціо Маркеса, дорожньо-транспортний травматизм є основною причиною смертності та інвалідності. Він особливо вражає осіб молодого та працездатного віку. Лікування жертв ДТП покладає велике навантаження на систему охорони здоров'я та систему соціального захисту країни.

За 15 років ведення офіційної публічної статистики в Україні загинуло в ДТП 74 тис. осіб, 76% травмованих в ДТП в Україні помирають

---

<sup>1</sup> Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів» від 21.12.2017 р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19>

<sup>2</sup> Закон України «Про правила дорожнього руху» від 10.10.2001 р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

<sup>3</sup> Там само.

<sup>4</sup> Смерть на дорогах України: даним МВД о количестве погибших в ДТП верить нельзя [Електронний ресурс] //Режим доступу: <https://antikor.com.ua/articles/257164smerti>.

на догоспітальному етапі, в той час як в Євросоюзі тільки 28%. В МОЗ України констатують, що ДТП в Україні є першою за поширюваністю причиною смерті молоді у віці від 15 до 24 років. За останні 6 років на дорогах України загинуло 1400 дітей, більше 43% осіб, які загинули в ДТП в 2016 році – це пішоходи та елосипедисти. За 15 років ведення офіційної статистики було травмовано 603 тис. осіб.

У громадських організацій України є причини вважати, що офіційна статистика занижує кількість осіб, які загинули та були травмовані в ДТП. На користь цієї думки фахівці наводять наступні аргументи. По-перше, в країні відсутній нормативно-правовий документ по регулюванню порядку обліку ДТП. Такий документ діяв з 2005 року на підставі постанови КМУ № 538, однак 30.03.2016 р. він втратив чинність. По-друге, відсутня синхронізація інформації між Нацполіцією та закладами охорони здоров'я. Людина, яка після ДТП попала в лікарню і померла на протязі 30 днів не попадає в статистику. По-третє, дані Нацполіції по кількості ДТП відрізняються від даних обласних управлінь поліції.

Про зниження офіційної статистика померлих та травмованих в ДТП говорять активісти громадської організації «Vision Zero для України». В квітні 2017 р. В. Загребя опублікував фото документу, який показує значне розходження між даними МВС та МОЗ за кількістю постраждалих в ДТП. Згідно документу за даними МОЗ в 2016 р. в результаті ДТП в Україні загинуло 4 809 осіб. Це на 50% більше, ніж в 2016 р. вказало управління безпеки дорожнього руху (УБДР) Національної поліції<sup>1</sup>.

Особливістю України є те, що вказані списки осіб формуються регіональними підрозділами Державного комітету статистики. За 13 років розходження в даних складає 16 тис. осіб, що загинули за даними статистики. Головна причина такого розходження з даними МВС полягає у тому, що останнє вважає загиблими в ДТП тільки тих осіб, хто загинув безпосередньо на місці ДТП. Держкомстат веде статистику на підставі лікарських та фельдшерських свідоцтв, про смерть, де вказана причина смерті людини. Навіть якщо особа через 30 днів помере від травм, отриманих в ДТП, вона попадає в статистику Держкомстата.

Офіційну статистику про загиблих і травмованих в ДТП публікує департамент патрульної поліції (ДПП). Основне його завдання – безпека дорожнього руху. Про це йдеться в «Положенні про ДПП», затвердженого наказом Нацполіції в 2015 р. Один з критеріїв оцінки ефектив-

---

<sup>1</sup> Смерть на дорогах України: даним МВД о количестве погибших в ДТП верить нельзя [Електронний ресурс] //Режим доступу: <https://antikor.com.ua/articles/257164smerti>.

ності роботи ДПП – статистика загиблих та постраждалих в результаті ДТП. Якщо їх кількість зменшується, ДПП працює ефективно, якщо підвищується – не ефективно. Оцінює роботу ДПП, перш за все, керівництво Нацполіції, якому підпорядковується ДПП а також керівництво МВС. Непopaдання в офіційну статистику випадків, опублікованих у ЗМІ, дає підстави підозрювати ДПП в системній фальсифікації даних.

Сфальсифікована статистика не дозволяє об'єктивно оцінити реальний масштаб смертності і травматизму в результаті ДТП. Це, в свою чергу, блокує розробку та втілення адекватних заходів, спрямованих на зниження смертності та травматизму на дорогах. Важливі не тільки об'єктивні дані про кількість загиблих та постраждалих. Вкрай важливо зібрати повний набір даних по кожному ДТП. Зокрема – точне місце пригоди з вказівною координат, часу, кліматичних умов, стану доріг, світлофорів, відбійників, штучного освітлення, особливостей травм, віку постраждалих, чи були вони пристебнуті, наявності в крові алкоголю чи наркотичних речовин.

Представники різних органів влади в якості головної міри по зниженню кількості ДТП бачать посилення відповідальності за скоєння правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Крім того вони пропонують використати кошти Дорожнього фонду та запровадити фото- та відеофіксацію фактів порушення правил дорожнього руху. Однак, це не системні заходи, тому вони радикально не зменшать кількість ДТП в країні.

На нашу думку така комплексна програма повинна складатися з наступних напрямів: 1) реалізація принципу невідворотності покарання за недотримання правил безпеки дорожнього руху; 2) розробка соціальних рекламних компаній про важливість дотримання правил безпечного водіння; 3) розробка та втілення нового порядку обліку ДТП; 4) збір достовірної інформації про ДТП з розширеним набором даних по кожній пригоді; 5) делегування функцій глибокого аналізу статистики ДТП науковим організаціям; 6) втілення автоматичної системи накладання штрафів за порушення ДТП, зафіксованих засобами фото- і відеофіксації; 7) посилення відповідальності за скоєння правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху; 8) створення загальнодоступного онлайн ресурсу для перевірки автомобіля і водія на предмет кількості виписаних штрафів за порушення ДТП, типу порушень, кількості неоплачених штрафів; 9) втілення принципу збільшення вартості поліса обов'язкового страхування для порушників правил дорожнього руху.

**Науковий керівник: Мацола М. І., канд. юрид. наук, доцентка кафедри адміністративного, фінансового та інформаційного права, УжНУ.**