

С. І. БУДНИК

Міністерство внутрішніх справ України, м. Київ

ДЕЯКІ ЗАКОНОДАВЧІ ІНІЦІАТИВИ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Наукові праці МАУП, 2012, вип. 3(34), с. 184–189

Аналізуються причини й умови, що впливають на безпеку дорожнього руху в Україні.

Від рівня безпеки функціонування транспортної системи значною мірою залежить успішне вирішення соціально-економічних програм української держави. Але разом з розвитком транспортної системи і збільшенням кількості транспортних засобів зростає і рівень аварійності, і кількість загиблих та поранених на транспорті, що спричиняє величезні матеріальні втрати [8].

Щорічно на нашій планеті в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) гине близько 500 тис. осіб і майже 5 млн дістають серйозні травми. Економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод становлять близько 3 % світового валового продукту. До проблем безпеки дорожнього руху прикута увага світового співтовариства. Не стала винятком і Україна, де високий рівень аварійності у 2006–2007 рр. переконав суспільство в необхідності якісних змін, насамперед законодавчого характеру. Після впровадження в 2009 р. нового законодавства ситуація щодо аварійності в Україні почала змінюватися на краще.

Так, якщо в 2007 р. на дорогах України загинуло 9,6 тис. осіб, то в 2011 р. — 4,8 тис.

Це, безумовно, позначилося і на результаті дорожньо-транспортних пригод.

Так, якщо в 2007 р. на 100 тис. населення припадало 20,5 загиблих у ДТП осіб, то в 2011 р. цей показник знизився до 10,7.

Разом з цим у Польщі цей показник становить 14,8, Сполучених Штатах Америки — 14,7, Угорщини — 13,1, Австрії — 11,5.

На превеликий жаль, дві третини загиблих і травмованих — це молоді люди віком від 25 до 45 років. Гинуть і калічаться ті, хто належить до найактивнішої, працездатної частини населення.

Необхідно відзначити, що 70 % дорожньо-транспортних пригод з потерпілими було вчинено водіями зі стажем керування від 1 до 5 років.

Аналіз свідчить, що найбільше людей гине при зіткненні транспортних засобів (*питома вага 30,0 %*) і наїзді.

Таким чином, наведений стан аварійності, невтішні тенденції його розвитку, а також щорічне збільшення кількості дорожньо-транспортних засобів потребують вжиття конструктивних заходів, основою яких є досконале правове поле, що регулює суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху.

Слід зазначити, що Міністерством внутрішніх справ України і, зокрема, Державтоінспекцією МВС систематично вживаються заходи щодо вдосконалення нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху та приведення її до вимог сьогодення.

Серйозною проблемою залишається стан утримання вулично-дорожньої мережі. З 89 тис. км вулиць 40 % потребують ремонту. У містах необхідно встановити понад 400 тис. світлофорних об'єктів та 48 тис. дорожніх знаків, нанести 27 тис. км дорожньої розмітки. Відсутнє зовнішнє освітлення на вулично-дорожній мережі — лише на автомобіль-

них дорогах, які пролягають через населені пункти, є понад 1350 таких ділянок. Аналогічний стан справ і з влаштуванням пішохідних переходів у різних рівнях під час проведення реконструкції ділянок автомобільних доріг, які пролягають через населені пункти.

Державною адміністрацією залізничного транспорту практично припинена робота з будівництва шляхопроводів через залізничні колії та влаштування на залізничних переїздах автоматичної світлової сигналізації зі шлагбаумами, які перекривають всю ширину проїзної частини. Ще одним проблемним питанням є низький рівень навчання усіх учасників дорожнього руху правилам поведінки на дорозі, починаючи з дитячого садка, і закінчуючи відповідними навчальними закладами, які готують водіїв.

Насамперед мова йде про виховання поважного ставлення до закону, права інших людей і самодисципліни. І природно, що в суспільній свідомості має прижитися тверде неприйняття хамства на дорогах, водіння автомобіля у нетверезому стані.

Належній роботі в цьому напрямі заважає відсутність в Україні цілеспрямованого навчання дітей основам безпечного поведіння на дорозі в рамках навчальної програми шкіл. На сьогодні шкільні навчальні програми передбачають вивчення лише окремих питань Правил дорожнього руху в рамках загальної курсу “Основи здоров’я”. Ще більш негативно впливає на виховання дітей відсутність підручників або будь-яких допоміжних засобів з цього питання.

Розв’язанням цієї проблеми має стати введення в державні стандарти дошкільної і загальної середньої освіти окремого курсу вивчення Правил безпеки дорожнього руху.

Разом з тим, існуючі на сьогодні тенденції аварійності свідчать про посилення ролі впливу суб’єктивних факторів на рівень безпеки, у першу чергу це стосується ліберального ставлення судових органів до порушників і поступового пристосування учасників дорожнього руху до введених законодавчих змін. Як свідчить світовий досвід, за рахунок “поліцейських методів” можливо досягти підвищення рівня безпеки дорожнього руху

лише на 10–15 %. Тому подальше поліпшення рівня безпеки дорожнього руху вимагає впровадження нових законодавчих новацій та нових якісних форм і методів діяльності всіх зацікавлених органів державної влади, а також удосконалення статистики обліку й аналізу причин виникнення ДТП.

Основою Європейської транспортної політики до 2015 р. є реалізація комплексу заходів щодо безпеки транспорту і, в першу чергу, безпеки дорожнього руху [10]. У сфері підвищення безпеки руху поставлене завдання знизити кількість загиблих у ДТП до 2010 р. вдвоє. Пропонується в містах використовувати альтернативний автомобільному транспорт, такий як лінії метро, трамвай, троллейбус, велосипеди. Статистика свідчить, що вплив складових транспортного комплексу “водій–автомобіль–дорога” на виникнення кількості ДТП різний [2]. Установлено, що з вини людського фактора вчиняється 70–75 % ДТП, 3,7 % – з вини водіїв-професіоналів, 20–22 % – через незадовільний стан доріг, 3–5 % – через незадовільний технічний стан автомобілів. У праці [3] на основі аналізу ДТП показано, що їх значна кількість вчиняється через низький рівень кваліфікації водіїв, перевізників, відсутність знань трудового і транспортного законодавства, незнання вимог організації роботи підприємства і охорони праці. Проблема підвищення безпеки дорожнього руху в Україні та розробка заходів щодо зниження загиблих і потерпілих у ДТП висвітлена в праці [4], де відзначено, що збитки від ДТП в Україні, які оцінюються за вітчизняною методикою, становлять 1,4 % ВВП, а за американською методикою – 3,5 % ВВП (9,5 млрд грн). У праці викладена державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні, виконано порівняльний аналіз кількості загиблих у ДТП в Україні з кількістю загиблих у ДТП в розвинених країнах на 1000 автомобілів, на 100 ДТП, на 100 потерпілих у ДТП. Безумовно, такий аналіз не може дати повної відповіді на питання, наскільки в Україні безпека руху нижче, ніж у розвинених країнах, тому що дорожня мережа в розвинених країнах має значно вищі показники тран-

спортно-експлуатаційної якості. Буде більш об'єктивним віднести кількість ДТП до ваги перевезеного вантажу, числа перевезених пасажирів, рівня автомобілізації, числа загиблих на 100 тис. жителів. В Україні зовсім не використовується аудит безпеки дорожнього руху, який є новим інструментом забезпечення безпеки руху [5]. Найчастішими причинами ДТП на дорогах є слизькість і недостатня рівність [6]. При цьому чим вище категорія дороги, тим вище швидкість руху і частіше ці причини проявляються.

Застосування при будівництві й експлуатації автомобільних доріг найбільш досконалої технології та сучасних дорожніх машин і матеріалів дає змогу досягти більш високих транспортно-експлуатаційних якостей дорожнього покриття по зчпних якостях і рівності, ніж ті, що закладені в сучасних нормативних документах [7, 8].

Розробимо пропозиції з вдосконалення впровадження нових законодавчих новацій і нових якісних форм і методів діяльності всіх зацікавлених органів державної влади в забезпеченні дорожнього руху.

Законодавчі ініціативи у сфері безпеки дорожнього руху

Так, протягом 2011–2012 рр. розроблені зміни до Закону України “Про дорожній рух” (щодо переобладнання транспортних засобів), які прийняті Верховною Радою України 9 грудня 2011 р. за № 4103-VI, а також проекти постанов Кабінету Міністрів України, які прийняті Урядом: постанова Кабінету Міністрів України від 31 серпня 2011 р. № 922 “Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340” щодо запровадження терміну дії національного посвідчення водія та визначення порядку видачі, обміну та встановлення терміну дії міжнародного посвідчення водія.

Тільки останніми роками з ініціативи і за активної участі МВС України в 2010–2012 рр. підготовлено низку законодавчих і нормативно-правових актів, що стосуються сфери безпеки дорожнього руху.

Зокрема, проекти законів України:

1. “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-тран-

спортних випадків і виплат страхового відшкодування”, який прийнято 17.02.2011 Верховною Радою (ВР) України та набрав чинності з 19.09.2011.

Чинність закону стосується оформлення, без участі працівників Державтоінспекції, матеріалів дорожньо-транспортних випадків, у яких постраждали застраховані транспортні засоби і відсутні травмована або загибла особа, за допомогою так званих “європротоколів”;

2. “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо скасування талона до посвідчення водія й удосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, який прийнято 17.03.2011 Верховною Радою України.

Законом передбачено, що право на керування транспортними засобами підтверджується лише посвідченням водія транспортного засобу, а також усуваються окремі невідповідності щодо розгляду посадовими особами Державтоінспекції МВС України справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

3. “Про внесення змін у Закон України “Про дорожній рух” (щодо переустаткування транспортних засобів) (реєстраційний № 8359 від 07.04.2011), який прийнято 09.12.2011 Верховною Радою України.

Закон вносить зміни в частині вилучення необхідності одержання свідчення про узгодження конструкції механічного транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху при проведенні господарської діяльності по виробництву механічних транспортних засобів.

4. “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо усунення надмірного державного регулювання в сфері автомобільних перевезень”, який прийнято 05.07.2011 Верховною Радою України, набрав чинності 14.08.2011.

Цим нормативним актом передбачене істотне спрощення проведення технічного огляду транспортних засобів, скасування вимоги щодо обов'язкової наявності у водія транспортного засобу під час перевезення автомобільним транспортом шляхового (марш-

рутного) листа, а також інших документів, які підтверджують право керування або користування транспортним засобом.

5. “Про внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення щодо посилення адміністративної відповідальності за порушення правил руху через залізничні переїзди й перевезень пасажирів автомобільним транспортом”, який прийнято 23.02.2012 Верховною Радою України й на сьогодні допрацьовує з урахуванням зауважень Президента України.

Проект розроблений на виконання рішення Урядової комісії з розслідування причин дорожньо-транспортного випадку (далі — ДТП), що сталась 12 жовтня 2010 р. на автодорозі Городище-Марганець поблизу с. Максимівка Дніпропетровської області.

6. “Про внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності водіїв транспортних засобів за порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів”, який прийнято 23.02.2012 Верховною Радою України, набрав чинності 16.03.2012.

Нормативний документ розроблений на виконання рішень наради за участю Прем'єр-міністра України М. Я. Азарова від 21 лютого 2011 р. “Про підготовку інфраструктури приймаючих міст до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу” і спрямований на підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху, а також поліпшення роботи громадського транспорту.

7. “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо порядку видачі документів дозвільного характеру”, який, відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, проходить узгодження в зацікавлених органах виконавчої влади.

Метою законопроекту є поліпшення правових і організаційних основ функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності, забезпечення безпечних умов учасникам дорожнього руху, під час проїзду вулично-дорожньою мережею транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, і тих, що здійсню-

ють дорожнє перевезення небезпечних вантажів шляхом внесення відповідних змін у закони України “Про перевезення небезпечних вантажів”, “Про автомобільні дороги” і “Про дорожній рух”.

8. “Про внесення змін у статтю 34 Закону України “Про дорожній рух”, який прийнято 20.03.2012 Верховною Радою України і на сьогодні направлено на підпис Президенту України.

Проект Закону України розроблений на виконання вимог підпункту 5 пункту п'ятого Указу Президента України від 29 листопада 2011 р. “Щодо деяких питань дерегуляції” стосовно відмови у проведенні державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів у випадку, якщо власники транспортних засобів або уповноважені на використання цих транспортних засобів особи мають заборгованість зі сплати штрафних санкцій за порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

Крім цього, відповідно до Плану організації виконання Указу Президента України від 10.10.2010 № 119, Департаментом ДАІ МВС України забезпечено розробку проекту Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р., яка схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 480-р.

Необхідно відзначити, що зазначена Стратегія враховує положення Глобального плану здійснення Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні і визначає комплекс базових положень єдиної державної політики у цій сфері на період 2011–2015 рр., формує основи ефективного державного управління безпекою дорожнього руху і створює основи стійкої системи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, здатної динамічно розвиватися відповідно до подальших викликів сучасності.

З метою реалізації зазначеної Стратегії Департаментом ДАІ МВС України, разом із зацікавленими центральними органами виконавчої влади, розроблено план заходів щодо її реалізації, що затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 140-р.

Зазначений план у частині вдосконалення механізму державного регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає, зокрема:

- здійснення аналізу стану аварійності на дорогах і розробки пропозицій щодо внесення змін у законодавство з питань безпеки дорожнього руху в частині посилення відповідальності за порушення його вимог;
- розробку заходів щодо чіткого розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і внесення відповідних пропозицій щодо вдосконалення законодавства;
- вивчення й аналіз досвіду застосування норм законодавства ЄС у сфері безпеки дорожнього руху з метою подальшої адаптації національного законодавства до законодавства ЄС і розробку відповідних нормативно-правових актів.

Разом з тим, з метою стабілізації аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, насамперед зі смертельними наслідками, на наш погляд, необхідно вжити такі заходи.

1. Ініціювати внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення відносно:

- перегляду адміністративних санкцій за порушення Правил дорожнього руху, які безпосередньо впливають на стан аварійності. При цьому пропонується підвищити штрафні санкції, в першу чергу, за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, без посвідчення водія, за невикористання ременів безпеки, порушення правил перевезення пасажирів тощо;
- застосування адміністративного арешту у випадку повторного вчинення порушення Правил дорожнього руху;
- надання можливості підрозділам ДАІ здійснювати евакуацію транспортних засобів, розміщених на проїзній частині з порушенням правил стоянки або зупинки.

2. Відновити законодавчі норми, які дозволять використовувати автоматичну фото-, відеофіксацію правопорушень без зупинки транспортного засобу. При цьому врахувати досвід інших країн, де така фіксація діє вже тривалий час.

3. Внести зміни в Закон України "Про міліцію" щодо забезпечення безумовного виконання громадянами законних вимог працівників міліції, у тому числі Державтоінспекції.

Як варіант, пропонується підготувати за участю зацікавлених центральних органів виконавчої влади проект Кодексу Законів про дорожній рух, в якому об'єднати чинні на сьогодні законодавчі і нормативно-правові акти у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (Закон України "Про дорожній рух", окремі статті законів України "Про автомобільний транспорт", "Про автомобільні дороги", "Про міліцію", "Про перевезення небезпечних вантажів", Кодексу України про адміністративні правопорушення, Правила дорожнього руху тощо).

4. Заходи міжвідомчого, загальнодержавного характеру:

- активізувати роботи, визначені Планом заходів щодо реалізації Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р., затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 140-р, з виділенням цілеспрямованого фінансування;
- ініціювання розробки і затвердження місцевими органами державної влади регіональних програм безпеки дорожнього руху з обов'язковим цільовим виділенням відповідного фінансування передбачених заходів;
- нормативне закріплення напрямку коштів, які надходять від сплати штрафів на виконання заходів з безпеки дорожнього руху і зміцнення матеріально-технічної бази підрозділів ДАІ.

Зокрема, на сьогодні набрав чинності Закон України, яким скасовано державний технічний огляд, вимоги щодо обов'язкової наявності у водія певних документів на право керування або користування технічним за-

собом (ТЗ), спрощено процедуру одержання посвідчення водія, впроваджено новий порядок оформлення ДТП без участі працівників ДАІ за допомогою так званого “європротоколу” тощо.

З метою зменшення фінансового тиску на громадян скорочено перелік платних послуг, які надаються підрозділами ДАІ, з 56-ти до 21-ї, а їх вартість знижено в середньому на 50 %.

Для спрощення порядку проведення реєстрації транспортних засобів на сьогодні вносяться зміни у відповідні нормативно-правові акти в частині виключення з функцій ДАІ здійснення під час реєстрації транспортних засобів контролю за сплатою збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з операцій по відчуженню легкових автомобілів, а також сплатою штрафів за вчинені порушення Правил дорожнього руху.



Література

1. Новшова А. М., Мироненко В. П. Європейська транспортна політика до 2010 р. // Автошляховик України. — № 4. — 2005. — С. 5–9.

2. Кельман И. И., Виговський С. К., Рагубовський Н. К. Шляхи адаптації суспільства до темпів пришвидшення автомобілізації населення України // Автошляховик України. — № 4. — 2005. — С. 10–14.

3. Гуревич Л. М., Зорш О. М. Систематизація професійної підготовки перевізників // Автошляховик України. — № 6. — 2005. — С. 19.

4. Редзюк А. М. Державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні // Автошляховик України. — № 1, № 2. — 2006. — С. 1–2 та 12–14.

5. Сильянов В. В., Тонконоженков О. И. Аудит безпеки дорожнього руху в проектах автомобільних доріг // Наука і техніка в дорожній галузі. — № 1. — 2007. — С. 2–3.

6. Васильев В. П. Стан доріг і безпека руху автомобілів у складних погодних умовах. — М.: Транспорт, 1976. — 229 с.

7. ДСТУ 3587-97 Автомобільні дороги, вулиці і залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану. — К., 1997. — 20 с.

8. ДБН.2.3-4:2007. — К., 2007. — 95 с.

9. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): Монографія. — Л.: ЛьвДУВР видавництво “Край”, 2008. — 216 с.

10. Стороженко М. С. Деякі аспекти підвищення безпеки руху на автомобільних дорогах // Вісник ХНАДУ, 2009, № 47. — С. 3–7.

Проаналізовано причини й умови, які впливають на безпеку дорожнього руху в Україні. Зокрема, проблеми і колізії норм законодавства про безпеку дорожнього руху, труднощі при його виконанні.

Проанализированы причины и условия, которые влияют на безопасность дорожного движения в Украине. В частности, проблемы и коллизии норм законодательства о безопасности дорожного движения, трудности при его исполнении.

This article analyzes the causes and conditions that impact on road safety in Ukraine. Among them are the problems and conflicts of the legislation on road safety problems in its execution.

Надійшла 21 травня 2012 р.