



виконавчого органу Київської міської ради (КМДА). URL: https://kyivcity.gov.ua/petytsii_ta_hromadska_aktivnist/hromadska_ekspertyza/reistr_hromadskykh_ekspertyz_diialnosti_vykonavchoho_orhanu_kyivskoi_miskoi_rady_kmda/ (дата обращения: 06.04.2019).

12. Розпорядження Київської міської державної адміністрації «Про проведення громадської експертизи діяльності виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації)» від 22 березня 2019 року № 506. Київська міська рада. Сайт. Реєстр громадських експертиз діяльності виконавчого органу Київської міської ради (КМДА). URL: https://kyivcity.gov.ua/petytsii_ta_hromadska_aktivnist/hromadska_ekspertyza/reistr_hromadskykh_ekspertyz_diialnosti_vykonavchoho_orhanu_kyivskoi_miskoi_rady_kmda/ (дата обращения: 06.04.2019).

13. Вінницька міська рада. Офіційний сайт. Громадська експертиза. Запити. URL: <https://www.vmr.gov.ua/default.aspx> (дата обращения: 06.04.2019).

14. Львівська міська рада. Офіційний сайт. URL: <https://city-adm.lviv.ua/> (дата звернення: 06.04.2019).

15. Харківська міська рада. Офіційний сайт. Громадські слухання. URL: <https://www.city.kharkov.ua/> (дата обращения: 06.04.2019).

16. Харківська міська рада. Офіційний сайт. Подати петицію. URL: <http://petition.city.kharkov.ua/uk/> (дата обращения: 22.05.2018).

17. Громадські слухання. Київська міська рада. <https://kmr.gov.ua/uk/comisii/26/public-hearings> (дата обращения: 22.05.2018).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Присяжнюк Пётр Викторович – преподаватель Восточно-европейского славянского университета

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Prisyazhnyuk Petr Viktorovich – Lecturer at Eastern European Slavic University

t_telkinena@i.ua

УДК 342.951

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В УКРАИНЕ

Вадим ПРИХОДЬКО,

научный сотрудник отдела специального транспорта научно-исследовательской лаборатории специального транспорта и форменной одежды Государственного научно-исследовательского института Министерства внутренних дел Украины

АННОТАЦИЯ

В статье проводится исследование отдельных аспектов административно-правовой профилактики дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Украине. Проанализирован каждый элемент системы «человек – транспортное средство – дорога». Акцентируется внимание на том, что среди причин роста ДТП в последнее время по-прежнему доминирует так называемый «человеческий фактор». Сделан вывод, что улучшение состояния безопасности дорожного движения в Украине можно достичь за счёт реализации единой эффективной государственной политики, направленной прежде всего на административно-правовую профилактику ДТП. Автором сформулированы основные приоритетные шаги по усовершенствованию мер, направленных на эффективную реализацию административно-правовой профилактики ДТП в Украине.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, административно-правовая профилактика, дорожное движение, безопасность дорожного движения, транспортное средство.

INDIVIDUAL ASPECTS OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL PREVENTION OF ROADS AND TRANSPORT ACCIDENTS IN UKRAINE

Vadim PRIKHODKO,

Research Fellow of the Special Transport Department of Research Laboratory of Special Transport and Uniforms of the State Research Institute of Ministry of Internal Affairs of Ukraine

SUMMARY

The article investigates some aspects of administrative and legal prevention of road accidents (road accidents) in Ukraine. Each element of the system “man – vehicle – road” is analyzed. Attention is drawn to the fact that the so-called “human factor” continues to dominate among the causes of the increase in road accidents in recent times. It is concluded that improving the state of road safety in Ukraine can be achieved through the implementation of a single effective state policy aimed primarily at administrative and legal prevention of road accidents. The author has formulated the main priority steps to improve measures aimed at the effective implementation of administrative and legal prevention of road accidents in Ukraine.

Key words: road accidents, administrative and legal prevention, road traffic, road safety, vehicle.

Постановка проблемы. Транспортное движение – это одна из наиболее характерных и неотъемлемых частей современной цивилизации. Процессы, связанные с движением транспорта, явления, сопровождающие его, и их последствия, в частности, убытки, которые несёт обще-

ство от дорожно-транспортных происшествий (ДТП), занимают важное место в общественной жизни и требуют внимания государства и всего общества к этой проблеме. Сегодня становится очевидным, что конкурентоспособность украинского транспорта без обеспечения



надлежащего уровня безопасности невозможна, поскольку серьёзные аварии на нём приводят к человеческим жертвам, вызывают экологические проблемы, наносят огромный материальный ущерб и психологический вред. Всё это, безусловно, поставило перед обществом целый комплекс новых задач, направленных на создание условий безопасного движения, в связи с чем по всему миру вопросу безопасности на транспорте отводится особая роль. Однако устоявшаяся система в Украине не охватывает полностью вопросы обеспечения безопасности перевозок на различных видах транспорта, которые прежде всего определяют вопросы относительно административно-правовой профилактики ДТП в Украине.

Актуальность темы исследования подтверждается недостаточной степенью раскрытости вопросов административно-правовой профилактики ДТП в Украине.

Состояние исследования. Исследованию различных аспектов обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) в разное время был посвящён ряд работ как украинских, так и зарубежных учёных, в частности В. Бесчастного, Т. Гуржия, С. Гусарова, Н. Долгополова, В. Доненко, Ю. Коллера, В. Майорова, В. Мыслывого, Р. Михайлова, В. Новикова, А. Подоляки, В. Развадовского, Е. Салмановой, А. Собакаря, Л. Сопильника, М. Стоцкой, В. Шудрикова, Р. Яровой и др. Однако, несмотря на определённые научные наработки в указанной сфере, комплексного исследования вопросов административно-правовой профилактики ДТП в Украине не проводилось. Приведённое выше не только обусловило выбор темы статьи, но и продемонстрировало её актуальность и необходимость более углублённого научного исследования.

Изложение основного материала. Следует констатировать, что только за последние 30 лет на дорогах Украины произошло свыше 1200000 ДТП, в которых погибло около 200 тыс. и травмировано более 1300000 человек. Сегодня в ДТП ежегодно погибает около 7 тыс.

и получают травмы почти 40 тыс. человек; каждые 12 минут возникает дорожное происшествие; почти каждые 1,5 часа гибнет человек. За сутки погибает около 20 и получают травмы более 130 человек; около 90% погибших – лица трудоспособного возраста; почти 13% погибших в ДТП в Европе – жители Украины.

Украина до сих пор имеет одни из худших показателей по БДД среди стран европейского региона и занимает первое место по количеству погибших от ДТП в расчёте на 1 млн транспортных средств (ТС), а именно 413 по статистическим данным. Общая статистика показывает, что в среднем на автомобильных дорогах Украины ежегодно регистрируется более 150 тыс. ДТП, в которых погибает более 3 тыс. человек, из них – полторы тысячи детей. Более 30 тыс. пострадавших получают тяжёлые травмы. В частности, только за 2018 год зарегистрировано более 150 тыс. ДТП, в которых погибли более 3 тыс. человек и травмированы более 30 тыс. человек. Что касается текущего 2019 года, то следует подчеркнуть, что только за 7 месяцев этого года в Украине уже произошло около 80 000 ДТП, в которых погибли более 1 тыс. человек, а травмировано – более 15 тыс. человек [1].

Необходимо отметить, что указанная проблема является комплексной, поскольку связана с каждым из элементов сложной системы «человек – ТС – дорога». Социально-экономическое значение проблемы обеспечения БДД в Украине особенно возросло в последние годы, что было обусловлено резким увеличением численности ТС, повышением интенсивности дорожного движения, его осложнения, а также ростом количества ДТП и их жертв. По прогнозам иностранных специалистов, если не принять соответствующих мер, то через несколько лет дорожно-транспортный травматизм может стать третьим ведущим компонентом глобального бремени болезней и травм [2]. Экономические потери от ДТП оцениваются почти в 3% мирового валового продукта. Общие расходы в мире оцениваются в 518 млрд долл. США в год, то есть больше, чем

они получают в виде помощи на развитие [3].

По статистическим данным относительно уровня аварийности в Украине, среди причин роста ДТП в последнее время по-прежнему доминирует так называемый «человеческий фактор» в связи с тем, что дорожное движение является социальным явлением, поскольку в нём занято абсолютное большинство населения страны, каждый день выступающее в качестве пешеходов, пассажиров и водителей ТС.

Действительно, необходимо отметить, что важная роль среди всех участников дорожного движения отводится непосредственно водителям. Именно от их квалификации, психофизиологических особенностей (остроты зрения, реакции, внимания, эмоциональной устойчивости), дисциплинированности, опыта и мастерства управления ТС зависит БДД.

К сожалению, в наше время водители очень легкомысленно относятся к своим обязанностям, пренебрегая правилами дорожного движения (ПДД) и нормами действующего законодательства. Из-за низкой культуры поведения водителей на улицах и дорогах наступают негативные последствия. Сознательное нарушение ПДД, несоблюдение скоростного режима движения, выезд на полосу встречного движения, игнорирование сигналов светофора, ненадлежащее использование ремней безопасности, средств безопасности для детей, шлемов и других средств безопасности, невнимательное отношение к другим участникам движения, а также управление ТС в нетрезвом состоянии уже стали обычным явлением современности.

Последний фактор является достаточно распространённым и опасным. К сожалению, в наше время водители довольно часто управляют ТС в состоянии алкогольного опьянения. Несмотря на широкий общественный резонанс, водители, которые управляли ТС в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, не всегда получают должное административное наказание, что, в свою очередь, спо-



способствует распространению среди общества представления о том, что управление в нетрезвом состоянии не является чем-то опасным и аморальным.

Несмотря на печальные статистические показатели, по нашему мнению, действующие украинские административно-правовые нормы слишком снисходительны к нарушителям ПДД, в частности тех положений, устанавливающих ответственность за управление ТС в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения, или под воздействием лекарственных препаратов, снижающих их внимание и скорость реакции. В свою очередь зарубежный опыт обеспечения безопасности на дорогах свидетельствует о том, что одним из самых действенных способов заставить водителей соблюдать требования ПДД является разработка системы их эффективно-го наказания и усиление ответственности за управление ТС в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения.

Таким образом, необходимость усиления ответственности водителей за управление ТС в нетрезвом состоянии для Украины является одним из самых актуальных вопросов в сфере административно-правовой профилактики ДТП. По нашему мнению, внесение изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях (КоАП) об усилении ответственности за управление ТС в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения, или под воздействием лекарственных препаратов, снижающих их внимание и скорость реакции, будет способствовать повышению дисциплины водителей и уровню безопасности на дорогах и, как следствие, уменьшению количества ДТП в Украине. Кроме этого, увеличение размера штрафов за управление водителями ТС в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения будет иметь прямое влияние на увеличение доходной части государственного бюджета Украины.

Следует подчеркнуть, что не менее важную роль среди участников дорожного движения занимают

также пешеходы. В последнее время наблюдается увеличение ДТП по вине пешеходов. В этом контексте необходимо отметить, что, кроме прав и обязанностей пешеходов, законодательство также предусматривает и их ответственность за нарушение ПДД. Однако, как правило, на практике привлечение пешеходов к административной ответственности чаще всего ограничивается вынесением им предупреждения, носит сугубо превентивный (профилактический) характер. Такой формальный подход к привлечению пешеходов к ответственности приводит к увеличению случаев нарушений ПДД с их стороны, в результате чего стремительно растёт количество ДТП.

Наше общество возмущается так называемыми «мажорами» за рулём, но при этом почему-то традиционно снисходительно относится к нарушениям Правил пешеходами. Размеры штрафов, налагаемых на пешеходов за нарушение ПДД, по сравнению с водителями ТС незначительны, а надлежащий контроль за соблюдением Правил пешеходами по-прежнему отсутствует.

Таким образом, представляется необходимым как общее законодательное усиление ответственности за нарушение пешеходами ПДД, так и полноценный надзор полиции за их соблюдением, что должно повлечь за собой неотвратимость наказания. В связи с этим возникает необходимость совершенствования действующего законодательства об административной ответственности пешеходов за нарушение ПДД, поскольку проезжая часть и железнодорожная колея являются местом повышенной опасности, их пересечение требует от пешехода усиления внимания во избежание ДТП.

Исходя из отечественных реалий, приоритетными шагами в этом направлении, по нашему мнению, также должны стать внесение соответствующих изменений в законодательство, в частности, относительно: 1) повышения размера штрафа за совершение пешеходами административных правонарушений в сфере БДД; 2) определения ответственности за пользование пешеходами сред-

ствами связи при переходе проезжей части и железнодорожного пути, а также во время посадки и высадки из ТС; 3) определения обязанности пешеходов платить материальный ущерб в случае ДТП по их вине и тому подобное.

Проанализировав первый элемент системы «человек – ТС – дорога», рассмотрим второй. Прежде всего необходимо отметить, что ТС является источником повышенной опасности, поэтому на водителя возлагается огромная ответственность не только за свою жизнь, но и за жизнь пешеходов и целостность имущества других граждан. Наблюдая за процессом взаимодействия водителя и ТС, можно сделать вывод, что от того насколько водитель будет осторожнее и профессионально относиться к процессу дорожного движения, насколько он подготовит своё ТС к условиям среды для передвижения, столь же безопасными будут результаты его деятельности, связанной с дорожным движением.

Количественные изменения в автомобильном парке (в том числе в связи с ввозом в Украину автотранспортных средств из других государств) сопровождались и существенными качественными изменениями самих ТС. Выросли их скоростные возможности, повысилась манёвренность, улучшилась комфортность. Однако наряду с удобными в эксплуатации современными автомобилями на сегодняшний день в Украине наблюдается также и использование старых ТС и ТС, находящихся в плохом техническом состоянии или в которых отсутствуют средства безопасности. Кроме того, к сожалению, пока имеющиеся неудовлетворительные или опасные системы общественного транспорта, бесспорно, отражаются и на положении с аварийностью.

Таким образом, представляется необходимым совершенствование системы технического обслуживания и ремонта ТС, организации предприятий технического сервиса с целью обеспечения конструктивной и эксплуатационной безопасности ТС, в частности, путём возвращения прохождения обязательного



технического осмотра всех ТС, отменённого в 2011 г. Указанное предложение является одним из требований выполнения Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом.

Переходя к третьему элементу системы «человек – ТС – дорога», стоит отметить, что важным фактором, который предопределяет сложность решения проблемы БДД, является также недостаточная обеспеченность автомобильного транспорта дорогами, соответствующими всем должным параметрам. Действительно, неудовлетворительные дорожные условия, а именно: ненадлежащее состояние дорог и автодорожного оборудования, отсутствие разметки проезжей части, знаков на опасных участках дорог, устаревшие светофоры и т.д., также являются причинами высокого уровня аварийности на автодорогах.

Необходимо констатировать, что автомобильные дороги являются неотъемлемой составляющей транспортной системы государства и в значительной степени влияют на уровень БДД. Сегодня в целом темпы дорожного строительства продолжают отставать от темпов транспортизации, а сами дороги по своим техническим характеристикам, оборудованию, средствам регулирования и автосервиса, а также качеством обслуживания и эксплуатационного содержания в значительной степени отстают от современных требований.

Современная автомобильная дорога составляет сложное инженерное сооружение, воплощающее в себя новейшие достижения науки и техники. Однако в течение длительного времени основные усилия, к сожалению, направлялись на то, чтобы дорога была пригодна для движения, и нередко забывалось о том, что она должна обеспечивать условия для безопасности участников этого движения, создавать также удобства для них.

Проблема аварийности на автомобильном транспорте приобрела особую остроту в течение последнего десятилетия в связи с крайне неэффективным функционировани-

ем государственной системы обеспечения БДД в условиях развития автомобилизации и диспропорцией, увеличивающейся между ростом числа автомобилей и длины и качества улично-дорожной сети. Следствием этого является постоянное увеличение пробок дорожного движения, а, следовательно, непосредственных контактов, взаимодействия участников дорожного движения, что во многих случаях имеет характер конфликтных ситуаций и приводит к ДТП.

Современные требования к уровню обеспечения БДД на автомобильных дорогах Украины не в полной мере учитывают изменения, которые произошли за последние 10 лет в дорожно-транспортном комплексе государства: перераспределение транспортных потоков по сети автомобильных дорог общего пользования, новая классификация дорог, существенный рост объёма транзитных перевозок грузов и пассажиров, развитие международных транспортных коридоров и сервисной инфраструктуры вдоль автодорог, новый по количеству и скоростным показателям состав транспортных потоков и т.п.

По нашему мнению, мероприятия, осуществляемые для обеспечения БДД, не финансируются должным образом на государственном уровне и не имеют достаточного материально-технического обеспечения, к тому же на государственном уровне отсутствует эффективный экономический механизм стимулирования БДД.

Без совершенствования административно-правовой профилактики БДД стабильный прогресс в борьбе с аварийностью а priori невозможен. Как показывает зарубежный опыт, оптимизация отраслевого законодательства и системы управления БДД выступает ключевым этапом и одновременно непременным залогом успеха масштабных реформ, направленных на уменьшение социально-экономического давления ДТП [4].

Исходя из отечественных реалий, приоритетными шагами в этом направлении, по нашему мнению, должны стать:

1) во-первых, разработка и утверждение: а) Стратегии повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2025 года, которая наряду с мерами профилактики аварийности должна предусматривать также и чёткие критерии оценки их эффективности и механизмы контроля за их выполнением; б) Плана мероприятий по реализации этой Стратегии;

2) во-вторых, утверждение Концепции Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог до 2025 года и, соответственно, Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог до 2025 года;

3) принятие Закона Украины «О дорожном движении и его безопасности» с целью установления на законодательном уровне основных принципов государственной политики по обеспечению БДД в Украине, в котором необходимо: а) определить задачи и цели осуществления государственной политики и обеспечения дорожного движения и обеспечения его безопасности; б) впервые за время независимости Украины на уровне закона определить основные принципы государственной политики в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности (в частности, приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение БДД над ответственностью участников дорожного движения; соблюдение интересов граждан, общества и государства в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению БДД; в) расширить основные принципы участия общественных объединений и граждан в осуществлении мероприятий по обеспечению БДД; г) дополнить правовым механизмом обоснования объёма средств, выделяемых на финансирование мероприятий по обеспечению БДД, что позволит эффективно и целенаправленно использовать выделенные ресурсы и тому подобное.



Выводы. Таким образом, на основании вышеизложенного можно отметить, что решение проблемы обеспечения БДД зависит от трёх основных факторов: 1) социального, связанного с деятельностью человека (водителя, пешехода, работников автомобильного транспорта, полиции, дорожного хозяйства и др.); 2) конструктивного совершенствования ТС и автомобильных дорог, включая технические средства управления дорожным движением; 3) окружающей среды, охватывающей государственную политику в сфере обеспечения БДД, систему безопасности движения и структуру управления ею, правовые аспекты безопасности движения и т.п.

На наш взгляд, улучшение состояния БДД в Украине можно достичь за счёт реализации единой государственной политики, направленной прежде всего на административно-правовую профилактику ДТП, а именно:

- формирование общественного мнения по дорожной аварийности как проблемы общенационального характера, значительное расширение спектра воспитательных мероприятий, направленных на повышение общей «дорожной культуры» граждан;

- создание системы государственных стандартов в сфере обеспечения БДД с учётом международных требований и соглашений;

- совершенствование технического регулирования на автомобильном и городском общественном транспорте с целью обеспечения конструктивной и эксплуатационной безопасности ТС;

- развитие и улучшение состояния улично-дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения;

- формирование у детей в период дошкольного воспитания и обучения в начальной школе устойчивых навыков поведения как участников дорожного движения;

- значительное повышение уровня требований к организациям, осуществляющим обучение вождению автомобиля;

- совершенствование системы предоставления гражданам права на управление ТС, а также обеспечения

надлежащего качества подготовки водителей и допуска их к участию в дорожном движении;

- обеспечение участников движения информацией о возможных опасностях и способах их преодоления;

- развитие систем своевременно обнаружения ДТП и оказания первой медицинской помощи пострадавшим;

- совершенствование структуры системы управления безопасностью движения на государственном и региональном уровнях, улучшение координации деятельности органов исполнительной власти в сфере безопасности движения;

- техническое развитие железнодорожных поездов;

- совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере обеспечения БДД;

- согласование мер административной и уголовной ответственности за нарушение ПДД с общественной опасностью этих нарушений;

- развитие и совершенствование механизмов страхования с целью гарантированного возмещения ущерба от ДТП и обеспечения систематической работы по их профилактике.

Список использованной литературы:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.07.2018. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.

2. Murray C.J.L. The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries, and risk factors in 1990 and projected to 2020 / Murray C.J.L., Lopez A.D. (eds.). Boston : MA, Harvard School of Public Health, 1996.

3. Jacobs G. Estimating global road fatalities. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 / Jacobs G., Aeron-Thomas A., Astrop A. *TRL Report*, No 445.

4. Козоріз В. Європейський вибір України і дорожня безпека. Офіційний сайт Громадської організації «Товариство учасників руху» «ПІШОХІД.org.ua». 2013. URL: <http://www.pishohid.org.ua/news/ievropeyskiy-vibir-ukrayini-i-dorozhnya-bezpeka>.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Приходько Вадим Иванович – научный сотрудник отдела специального транспорта научно-исследовательской лаборатории специального транспорта и форменной одежды Государственного научно-исследовательского института Министерства внутренних дел Украины

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Prikhodko Vadim Ivanovich – Research Fellow of the Special Transport Department of Research Laboratory of Special Transport and Uniforms of the State Research Institute of Ministry of Internal Affairs of Ukraine

koler.y86@gmail.com