

КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНОЛОГІЯ



Головкін Богдан Миколайович,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри кримінології
та кримінально-виконавчого права,
Національний юридичний університет
імені Ярослава Мудрого,
головний науковий спеціаліст,
Науково-дослідний інститут вивчення
проблем злочинності імені В.В. Сташиса
НАПрН України, Україна, м. Харків
e-mail: bogdangolovkin75@gmail.com;
ORCID 0000-0002-0333-9806

doi: 10.21564/2414–990X.156.252879

УДК 343.9:343.346.5

ОЦІНКА ДОРОЖНЬО–ТРАНСПОРТНОЇ АВАРІЙНОСТІ ТА ТЯЖКОСТІ ЇЇ НАСЛІДКІВ В УКРАЇНІ¹

В Україні ситуація з дорожньо-транспортною аварійністю, смертністю і травматизмом залишається складною. Окремі позитивні тенденції у сфері забезпечення дорожнього руху у першій половині останнього десятиліття швидко змінилися негативними на кінець 2020 р. Амбітне завдання Організації Об'єднаних Націй щодо зниження протягом 2011–2020 рр. рівня смертності і тяжкого травматизму внаслідок дорожньо-транспортних подій на 50 % державами-членами ООН виконано лише частково. Україна не стала винятком. За даними Патрульної поліції України, упродовж вказаного періоду загальна кількість загиблих унаслідок ДТП зменшилась на 26,7 %, а тяжко травмованих на 15,5 %. Однак, за інформацією Всесвітньої організації охорони здоров'я, тільки державам-членам Європейського Союзу вдалося досягти найбільшого прогресу із зниження смертності і серйозного травматизму від ДТП на одну четверту, тоді як у пострадянських країнах зафіксовано зниження цих показників лише на одну десяту частину. Виходячи із офіційних даних, в Україні на 100 тис. населення припадає 8-8,5 загиблих унаслідок ДТП. Але за оцінками експертів ВООЗ, коефіцієнт смертності від ДТП становить понад 13 осіб на 100 тис. населення, що на 150 % більше середньоевропейського показника (5 осіб на 100 тис.). Установлено розхо-

¹ Публікація підготовлена у межах виконання в НДІ ВПЗ імені акад. В. В. Сташиса НАПрН України фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», номер державної реєстрації 0120U10561.

дження в даних державних органів щодо рівня смертності внаслідок ДТП. Зроблено висновок про недоліки системи реєстрації та обліку дорожньо-транспортних пригод, що використовуються для приховування справжнього числа загиблих у результаті ДТП. Зниження показників смертності здійснюється шляхом неврахування у статистиці осіб, які померли через місяць після скоєння аварій, а також шляхом віднесення загиблих внаслідок ДТП до загальної кількості людей, які померли в результаті транспортних нещасних випадків.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода; дорожній рух; безпека; аварійність; смертність; травматизм.

Постановка проблеми. Доступні, безпечні і зручні транспортні системи сприяють мобільності населення, розвитку економіки та соціальному благополуччю. На Саміті Організації Об'єднаних Націй зі сталого розвитку (2015 р.) однією із глобальних проблем людства визнано високий рівень смертності і тяжкого травматизму учасників дорожнього руху, що негативно впливають на соціально-економічний розвиток держав та здоров'я населення. У резолюції 70/1 Генеральної Асамблеї ООН від 25 вересня 2015 р. «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року», а також Цілях Сталого Розвитку до 2030 року (*далі – ЦСР*) поставлено амбітне завдання: до 2020 року вдвічі скоротити кількість смертей і тяжких травм внаслідок дорожньо-транспортних пригод (*далі – ДТП*) (завдання 3.6 до Цілі 3 «Міцне здоров'я і благополуччя») [1]. Виконання цього завдання планувалося в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. проголошеного Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН № 64/255 від 10.05.2010, згідно з Резолюцій ООН №66/260 від 23.05.2012 і № 68/269 від 29.04.2014 з підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі. Проте за період 2010–2016 рр. кількість загиблих на дорогах у світі фактично зменшилася тільки на 13,4 %. Найбільший прогрес у зниженні рівня дорожньо-транспортної смертності і тяжкого травматизму продемонстрували держави-члени Європейського Союзу (мінус 23,9 %), тоді як в пострадянських країнах цей показник вдалося знизити лише на 10,3 %. За підрахунками Всесвітньої організації охорони здоров'я (*далі – ВООЗ*), темпи зниження смертності від ДТП у світі є надто повільними (приблизно 2,2 % у рік). А для досягнення показника дворазового скорочення кількості загиблих на дорогах, закладеного в ЦСР, необхідне щорічне зниження цього показника на 6,7 % [2, с. 5–7]. На жаль, до кінця 2020 р. державам-членам ООН так і не вдалося досягти запланованого цільового показника щодо зниження рівня смертності внаслідок ДТП на 50 % [3]. А тому в Резолюції 74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі», прийнятій Генеральною Асамблеєю ООН від 31 серпня 2020 р., вирішення цього завдання перенесено на наступне десятиліття, упродовж 2021–2030 рр. [3].

В Україні проблема аварійності і смертності внаслідок ДТП належить до соціально чутливих і перебуває в центрі постійної уваги органів правопорядку та громадянського суспільства. Як член ООН, Україна в рамках Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. також прагнула знизити рівень смертності внаслідок ДПТ на 50 %, чого, на жаль, не сталося. У зв'язку з цим

досягнення цього надважливого для сталого розвитку економіки і добробуту людей результату було перенесено на наступне десятиліття – 2021–2030 рр. У Цілях сталого розвитку, адаптованих для України на період до 2030 року, серед завдань, спрямованих на досягнення Цілі 3 «Міцне здоров'я і благополуччя» вказано зниження рівня отримання тяжких травм і смертності внаслідок ДТП з метою досягнення у довготривалій перспективі таких цільових показників смертності в розрахунку на 100 тис. населення: 2020 р. – 11 осіб, 2025 р. – 11–10 осіб, 2030 р. – 10–9 осіб [4, с. 29; 5, с. 28]. Утім, за розрахунками Кабінету Міністрів України, у 2020 р. коефіцієнт смертності від ДТП на 100 тис. населення незрозуміло з яких причин мав би становити 4 особи, тоді як у 2021 р. чомусь прогнозувався на рівні 11,3 (або майже втричі більшим), а вже в наступні роки очікується поступове зниження значення цього показника, зокрема: у 2022 р. до 10,1 особи, 2023 р. – 8,8 осіб [6; 7]. Але офіційні статистичні дані Патрульної поліції України про ДТП не підтверджують достовірність прогнозів КМУ і при цьому не узгоджуються із статистичними даними, одержаними з інших офіційних джерел інформації. Суттєві розходження між прогнозованими показниками і фактичними даними щодо стану дорожньо-транспортної аварійності і тяжкості її наслідків в Україні можуть свідчити або про серйозні недоліки системи обліку ДТП, або про брак достовірних даних у розпорядженні уряду, що призводить до хибних розрахунків і неправдивих прогнозів, або про свідомі маніпуляції із статистичними даними з метою імітації виконання нашою державою міжнародних зобов'язань, у тому числі задля збільшення обсягів міжнародної технічної допомоги. Недосконала система обліку даних про ДТП і некоректна статистична інформація не дозволяють об'єктивно оцінити масштаби проблеми дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. Втім, така оцінка має бути, позаяк державна політика і стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху повинні ґрунтуватися на об'єктивних даних і стійких тенденціях розвитку досліджуваного явища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведений О. В. Новіковим аналіз показників вимірювання кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та безпеки експлуатації транспорту за 2013–2020 рр. засвідчив, що упродовж цього періоду всього зареєстровано 166149 кримінальних правопорушень, що складає трохи більше 4 % від загальної кількості облікованих кримінальних правопорушень в Україні. Найбільш поширеними є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) – 56 %, незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) – 29 %, знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України) – 12 %. Динаміка вказаних кримінальних правопорушень досягла пікового значення у 2016 р. (26010), після чого фіксувалося щорічне скорочення їх кількості: 2017 р. – 21 904, 2018 р. – 17 375, 2019 р. – 17 210, 2020 р. – 15 795 діянь відповідно [8, с. 33–36]. Також встановлено, що в регіональному розрізі найвищий рівень цих кримінальних правопорушень фіксується в місті Київ, а

також Дніпропетровській, Одеській, Київській, Донецькій, Харківській, Львівській, Запорізькій, Полтавській і Житомирській областях. Найменше обліковується у Тернопільській, Чернігівській, Кіровоградській, Івано-Франківській та Чернівецькій областях [9, с. 107]. Такий розподіл в цілому відповідає загальній тенденції поширення всієї злочинності у регіонах України [10, с. 45–46].

М. Г. Колодяжний дослідив систему міжнародних нормативно-правових актів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, та запропонував їх класифікувати на акти, що формують глобальну політику безпеки дорожнього руху; зокрема, законодавство, яке встановлює одноманітність правил дорожнього руху; нормативно-правові акти у сфері перевезення пасажирів та роботи пасажирського транспорту, у сфері перевезення вантажів, запобігання дорожньо-транспортним подіям та ін. Також указав на необхідність розроблення державної політики і документів стратегічного планування на основі положень міжнародних нормативно-правових актів [11, с. 286–289].

На думку В. В. Голіни, для зниження рівня правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту необхідно розробляти і втілювати культуролого-правову концепцію добровільного дотримання всіма учасниками дорожнього руху нормативно встановлених правил і заборон [12, с. 58–60].

Глибокий статистичний аналіз стану аварійності на дорогах України здійснив В. В. Кищун, за результатами якого зроблено висновок про те, що фактичні показники смертності і травматизму внаслідок ДТП нижчі за показники, закладені в документах стратегічного планування і державних програмах, спрямованих на їх виконання. Це свідчить про необґрунтованість державного планування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, непослідовність і неефективність державної політики у цій сфері [13, с. 70–71].

В одній із останніх публікацій за досліджуваною тематикою проаналізовано історичний розвиток нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху і зроблено висновок, що одним із найбільших досягнень держави у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є нормативне закріплення правового статусу усіх учасників дорожнього руху, позаяк чітке визначення прав і обов'язків водіїв, пасажирів та інших суб'єктів взаємодії на дорогах підвищує ефективність державного управління у цій сфері [14].

Окремі аспекти глобальної проблеми дорожньо-транспортної аварійності та її наслідків висвітлювалися у публікаціях на безпекову тематику та у віктимологічних дослідженнях [15, с. 35; 16, с. 53–54; 17, с. 112–114].

Методологія. Дослідження базується на використанні методу системного аналізу Резолюцій Генеральної асамблеї ООН, актів національного законодавства, стратегічних та програмних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, матеріалів доповідей ВООЗ «Про стан безпеки дорожнього руху у світі (2018)», Європейського регіонального бюро ВООЗ «Про стан безпеки дорожнього руху в європейському регіоні ВООЗ (2019)», статистичних звітів Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, даних Державної служби статистики України, інформаційно-аналітичних матеріалів Міністерства інфраструктури

України, результатів наукових досліджень. Системний аналіз дозволяє вивчити різні джерела інформації про об'єкт пізнання, встановити зв'язки та залежності між різними показниками вимірювання досліджуваного явища, зв'язки стану дорожньо-транспортної аварійності із порушенням правил дорожнього руху, а також створити загальне уявлення про фактичний рівень смертності і травматизму внаслідок ДТП в Україні [18, с. 40–41].

За допомогою методу класифікації зібраний масив інформації було впорядковано і систематизовано за такими критеріями, як джерела отримання та періоди порівняння. Метод синтезу дозволив об'єднати статистично значущі показники, отримані з різних джерел інформації у єдиний набір даних і систему знань, що характеризують фактичний стан дорожньо-транспортної аварійності та її наслідків в Україні.

Порівняльно-правовий метод використано для зіставлення даних глобальних і регіональних досліджень стану безпеки дорожнього руху із даними статистичної звітності державних органів, відповідальних за безпеку дорожнього руху в Україні, з метою визначення загальних тенденції та національних особливостей розвитку криміногенної ситуації у цій сфері. Крім того, вказаний метод застосовано для порівняння норм зарубіжного і вітчизняного законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [19, с. 110].

Метою статті є вивчення рівня дорожньо-транспортної аварійності та оцінка тяжкості її наслідків на території України.

Виклад основного матеріалу. Згідно з доповіддю ВООЗ «Про стан безпеки дорожнього руху в світі 2018» станом на 2016 р. щорічна кількість загиблих внаслідок ДТП у світі в абсолютних показниках становить 1,35 млн осіб. Ще від 20 до 50 млн людей отримують тяжкі травми, більшість яких призводять до інвалідності. У порівнянні з 2000 р. (1,15 млн осіб) відбулося збільшення рівня смертності в абсолютних показниках на 200 тис. осіб. Однак при цьому загальносвітовий коефіцієнт смертності у розрахунку на 100 тис. населення зменшився з 18,8 осіб у 2000 р. до 18,2 у 2016 р. відповідно, що свідчить про стабілізацію цього показника відносно чисельності населення [20, с. 4]. Разом з тим у світових масштабах фіксується нерівномірність розподілу показників смертності на 100 тис. населення. Так, в Африканському регіоні смертність внаслідок ДТП складає 26,6 осіб на 100 тис. населення; в Південно-Східній Азії – 20,7; Східному Середземномор'ї – 18; Америці – 15,6; Європейському регіоні – 8,8; Європейському Союзи – 5,5; в країнах СНГ – 14 осіб. За підрахунками ВООЗ, темпи зниження смертності від ДТП у світі є надто повільними (приблизно 2,2% на рік). Тим часом, для досягнення показника дворазового скорочення кількості загиблих на дорогах, закладеного в ЦСР, необхідне щорічне зниження цього показника на 6,7 % [1, с. 2–5]. Дорожньо-транспортний травматизм залишається основною причиною смерті дітей та молоді у віці від 5 до 25 років, а також восьмою причиною смерті для всіх вікових груп населення. Найчастіше жертвами ДТП із тяжкими наслідками стають пішоходи, діти, велосипедисти, молодь 15–29 років, особи похилого віку (старші 70 років) [2, с. 13].

Найбільший соціально-економічний тягар дорожньо-транспортного травматизму і смертності несуть жителі країн з низьким і середнім рівнем доходу на душу населення¹, на які припадає понад 90 % смертей внаслідок ДТП [20, с. 8; 2, с. 8]. Середньозважені економічні втрати від ДТП в країнах європейського континенту коливаються від 0,4 до 4,1 % річного ВВП [2, с. 16].

Показово також, що упродовж 2000–2016 рр. кількість транспортних засобів у всьому світі неухильно зростала, тоді як коефіцієнт смертності у розрахунку на 100 тис. транспортних засобів (технічний ризик) знизився із 135 смертей на кожні 100 тис. транспортних засобів у 2000 р. до приблизно 64 смертей на 100 тис. транспортних засобів у 2016 р. (або мало місце скорочення транспортного ризику більш ніж у половину [19, с. 3–5]. Це означає, що головною причиною ДПТ із смертельними наслідками є людський (поведінковий) фактор, а не технічний чи інфраструктурний чинники.

В Україні, за інформацією ВООЗ (2016 р.), коефіцієнт смертності від ДТП становить 13,7 осіб на 100 тис. населення, що на 150 % більше середньоєвропейського показника (5 осіб). У рейтингу п'ятдесяти країн Європейського регіону, охоплених дослідженням, Україна посідає дев'яте місце та належить до країн з високим рівнем смертності від ДТП. Водночас констатуються невідповідність офіційних статистичних даних фактичній кількості загиблих внаслідок ДПТ. Якщо у звіті Держкомстату за 2016 р. зазначається про 4687 загиблих, то за розрахунками експертів ВООЗ за цей рік загинуло 6089 осіб, або на 30 % більше [20, с. 255]. У зв'язку з розбіжностями в даних щодо смертності від ДТП в Україні (ключового індикативного показника безпечності дорожнього руху) закладаються сумніви стосовно об'єктивності та достовірності інформації про ДТП, повноти їх обліку, коректності ведення статистичної звітності у частині відображення тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. З цього приводу у засобах масової інформації та аналітичних оглядах неодноразово повідомлялося про суперечливість даних Національної поліції України про ДТП, їх несумісність з даними інших офіційних джерел інформації, заниження показників аварійності із тяжкими наслідками та невідповідність статистичної інформації фактичній ситуації з дорожньо-транспортною аварійністю та тяжкістю її наслідків в Україні.

Проблеми з реєстрацією та обліком ДТП в Україні існують давно. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року зазначається про недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод та неналежну якість статистичної інформації [21]. Сутність проблеми криється в недосконалій системі збирання, обліку, обробки та аналізу даних про ДТП, що тягне за собою низькоякісну аналітику, малоінформативність офіційних звітів, складнощі з верифікацією даних. Зараз в Україні немає єдиного державного органу, відповідального за безпеку дорожнього руху, що призводить до розпо-

¹ Розподіл країн на групи за рівнем валового внутрішнього доходу на душу населення здійснюється за методикою «Атлас» Всесвітнього банку: низький і середній рівень доходу: ≤ 12 235 дол. США; високий рівень доходів: ≥ 12 236 дол. США [2, с. 8].

рошення відповідальності за стан дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності. Крім того, досі застосовуються погано узгоджені відомчі класифікатори інформації про ДТП, які недостатньо адаптовані до Європейської системи даних про ДТП.

Загалом недоліки діючої системи обліку та обробки даних про дорожньо-транспортні пригоди зводяться до такого: відсутність єдиної уніфікованої форми статистичного спостереження щодо ДТП; одночасне формування та ведення загальнодержавної і відомчих систем обліку, застосування різних класифікаторів інформації, методик обробки та аналізу даних; недостатня структурованість даних і сумісність класифікаційних ознак розподілу масиву інформації, узгодженість даних у просторі і часі, малоінформативність показників форм статистичної звітності, замала кількість критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків; неузгодженість однотипних даних у розрізі регіонів і на загальнодержавному рівні тощо. Як наслідок, маємо несинхронізованість даних і некоректність статистичної інформації, яка відображає стан дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків.

Система і порядок обліку інформації про дорожньо-транспортні пригоди врегульовані такими нормативно-правовими актами: законами України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ [22]; «Про національну поліцію» від 02.07.2015 р. № 580-VIII [23]; Положенням про Департамент патрульної поліції, затвердженим наказом Національної поліції України від 6.11.2015 р. № 72 (у редакції наказу Національної поліції України від 1.04.2020 р. № 272) [24]; Правилами ведення обліку дорожньо-транспортних пригод, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 р. № 424 [25]; Інструкцією з формування та ведення інформаційної підсистеми «Дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України», затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 15.07.2020 р. № 533 [26]; Положенням про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2018 р. № 1024 [27]; Інструкцією з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженою наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07.11.2015 р. № 1395 [28].

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху дорожньо-транспортна пригода – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [29]. Дорожньо-транспортні події поділяються на дві категорії: 1) внаслідок яких є загиблі і поранені люди, що тягне за собою кримінальну відповідальність за ст. 286 КК України (у разі заподіяння середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження або смерті потерпілого) і 2) внаслідок яких завдані матеріальні збитки, що тягне адміністративну відповідальність (ст. 124 КУпАП). Звідси, відомості про ДТП із загиблими і травмованими вносяться до Єдиного реєстру

досудових розслідувань (слідчим або уповноваженою особою), тоді як відомості про ДТП з матеріальними збитками вносяться до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (патрульним поліцейським або іншою посадовою особою поліції). У зв'язку з цим існують ризики неправильної кваліфікації та обліку ДТП за тяжкістю наслідків, наприклад, замість кримінального правопорушення подія реєструється як адміністративний делікт.

За загальним правилом, первинний облік дорожньо-транспортних пригод здійснюється органом поліції, на території обслуговування якого сталася ДТП. Якщо інформація про ДТП надходить органу (підрозділу) поліції не за територіальною належністю, то вона передається оперативним черговим потрібному адресату. Джерелами надходження інформації про дорожньо-транспортні пригоди є заяви і повідомлення водіїв, причетних до ДТП, а також від третіх осіб; рапорти уповноважених посадових осіб поліції, які здійснювали оформлення матеріалів про ДТП, зафіксовані не в автоматичному режимі, і проводили перевірку за фактом повідомлення про ДТП; повідомлення закладів охорони здоров'я про факти звернень осіб, які отримали тілесні ушкодження внаслідок ДТП або загинули протягом 30 діб від дати отримання тілесних ушкоджень внаслідок ДТП. Інформація про дорожньо-транспортні події, що сталися за участю різних видів транспорту, автотранспортних підприємств відомчого підпорядкування, або транспорту загального користування відображається в документах первинного обліку балансоутримувача транспортних засобів та передається територіальним органам поліції. Також дорожньо-транспортні пригоди можуть бути самостійно виявлені поліцейськими патрульної поліції, а також поліцейськими, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах, де тимчасово відсутня патрульна поліція, з будь-якого джерела обставини про факт вчинення ДТП [26].

Інформація про ДТП вноситься до єдиної інформаційної системи МВС у закодованому вигляді відповідно до відомчого класифікатора і включає дані про зареєстровану подію, характеристику місця ДТП, учасників, потерпілих, травмованих та загиблих осіб, транспортні засоби та їх страхування [26].

Чинний порядок обліку ДТП дозволяє вносити відомості до єдиної інформаційної системи МВС не про всі види таких пригод. Відповідно до п. 3 Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Дорожньо-транспортна пригода» до неї не вноситься інформація про ДТП, передбачена пунктом 8 Правил ведення обліку ДТП та абзацом третім пункту 2.11 Правил дорожнього руху [26]. Зокрема, не підлягають обліку ДТП, що сталися «за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів унаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій; під час тренувань і офіційних змагань з автомобільного, мотоциклетного видів спорту, якщо постраждали є учасниками таких заходів або глядачами, а також під час тренувань і офіційних змагань з велосипедного спорту за умови, що учасниками не були треті особи; під час зчеплення-розчеплення з причепами або встановлення на причепи спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової

рукоятки, проведення технічного обслуговування або ремонту транспортного засобу; за участю велосипедів, крісел колісних та гужового транспорту за умови, що учасниками пригоди не були інші транспортні засоби чи особи» [26]. Також не реєструються ДТП, якщо немає травмованих (загиблих) людей та не завдано матеріальної шкоди третім особам, при цьому відповідальність водіїв транспортних засобів застрахована, за умови досягнення ними згоди щодо обставин скоєння дорожньо-транспортної пригоди, за відсутності у водіїв ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та у разі складення такими водіями спільного повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду [29].

Наявність указаних винятків із правил обліку ДТП дозволяє його учасникам приховувати фактичні обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди та уникати передбаченої законом відповідальності шляхом залагодження конфлікту на місці події та нелегальної виплати компенсації за заподіяну шкоду, у тому числі третім особам. Нескладно здогадатися, що таких ДТП на практиці відбувається чимало, проте вони не відображаються в єдиній базі даних МВС.

Виявлення та фіксація порушень правил дорожнього руху, що призвели до ДТП, здійснюється в автоматичному і неавтоматичному режимах. Автоматична фіксація дорожньо-транспортної події унеможливорює приховування самого факту ДТП і його наслідків та зводить до мінімуму ризику недостовірного відображення в документах статистичного обліку усіх обставин його вчинення. Водночас при неавтоматичному виявленні і оформленні матеріалів про ДТП в уповноваженого працівника поліції існує можливість при внесенні інформації до електронної підсистеми «ДТП» за допомогою планшетного комп'ютера (мобільного терміналу) вказати завідомо неправдиві відомості щодо наслідків ДТП, передусім про наявність постраждалих із серйозними травмами. Натомість приховати від обліку факт дорожньо-транспортну пригоду можна у разі передачі інформації про прийняте повідомлення щодо ДТП від одного органу (підрозділу) поліції до іншого, на території обслуговування якого воно сталося.

Відповідальність за повноту, своєчасність і достовірність статистичних даних про дорожньо-транспортні пригоди покладено на Міністерство внутрішніх справ України в особі Департаменту патрульної поліції, що формує та підтримує в актуальному стані інформаційні ресурси єдиної інформаційної системи МВС. Наразі вже запущено функціональні підсистеми вказаної багатofункціональної автоматизованої системи, зокрема «Інформаційний портал Національної поліції України», у складі якого функціонує інформаційна підсистема «Дорожньо-транспортна пригода», а також «Єдиний державний реєстр транспортних засобів», «Система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», «Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху», «Інтегрована міжвідомча інформаційно-телекомунікаційна система щодо контролю осіб,

транспортних засобів та вантажів, які перетинають державний кордон», «Реестри та бази даних, створені суб'єктами єдиної інформаційної системи МВС» та ін. Щоправда, єдина база даних про дорожньо-транспортні пригоди в Україні відповідно до мінімальних вимог європейських рекомендацій CADAS (Computer Assisted Data Acquisition Software) ще тільки створюється.

Одночасно з Міністерством внутрішніх справ України статистичне спостереження за дорожньо-транспортними подіями в Україні в межах визначеної компетентності здійснюється Міністерством інфраструктури України, Міністерством охорони здоров'я України, Державною службою України з безпеки на транспорті, Державним агентством автомобільних доріг України та іншими державними органами, що реалізують політику забезпечення безпеки дорожнього руху, відповідно до покладених на них функцій і завдань у цій сфері. У складі зазначених державних органів цим питанням займаються інформаційно-аналітичні підрозділи або уповноважені посадові особи. Збирати інформацію про ДТП уповноважені особи профільних міністерств і державних підприємств можуть у межах визначеної компетентності (або в обмеженому обсязі), наприклад, щодо подій за участю транспорту загального користування, або відомчих транспортних засобів чи за видами транспорту, сферами діяльності, на дорогах загальнодержавного значення або у розрізі доріг місцевого значення, за тяжкістю наслідків, у тому числі залежно від вантажообігу, пасажирообігу тощо. Існуюча в цих відомствах система обліку і звітності щодо ДТП передбачає обмежений перелік ознак, за якими збираються та обробляються статистичні дані. До того ж такі ознаки малосумісні із ознаками, за якими наповнюється інформаційна підсистема «ДТП» інформаційного порталу Національної поліції України. Зібрані у відомствах, відповідальних за транспортну політику і безпеку дорожнього руху, первинні статистичні дані про ДТП та їх наслідки в електронній формі надсилаються до МВС в порядку обміну інформацією. Але вносити інформацію до єдиної інформаційної системи МВС про ДТП, обставини їх вчинення та наслідки мають право виключно уповноважені посадові особи відповідного органу (підрозділу) поліції у зв'язку з виконанням ними службових обов'язків. Перекоаний, що об'єктивні і надійні дані будуть у розпорядженні уряду і суспільства тільки тоді, коли до інтегрованої міжвідомчої інформаційно-телекомунікаційної системи обліку ДТП в Україні матимуть прямий доступ посадові особи інформаційно-аналітичних підрозділів усіх суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, які зможуть безпосередньо вносити відомості про виявлені ДТП, обставини їх вчинення та наслідки.

Чималі ризики порушення цілісності, своєчасності, повноти та достовірності інформації про ДТП містить недосконалий механізм передачі даних від закладів Міністерства охорони здоров'я України, органів і структурних підрозділів Міністерства інфраструктури України та інших державних органів, уповноважених вести статистичне спостереження щодо ДТП, до органів (підрозділів) Національної поліції. Особливо це стосується закладів системи охорони здоров'я. У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до

2024 року вказано на необхідність розроблення та впровадження системи збору, узагальнення та аналізу даних закладів охорони здоров'я про види та ступені тяжкості отриманих травм з метою всебічного відображення отриманих даних у загальній системі даних про дорожньо-транспортні пригоди та даних, отриманих через 30 днів після скоєння дорожньо-транспортної пригоди [30]. Чинний порядок формування інформаційних ресурсів, наповнення і підтримання в актуальному стані єдиної інформаційної бази даних МВС про ДТП містить ризики втрати інформації і неврахування її в загальнодержавному обліку, наприклад, у разі відсутності технічної можливості невідкладного внесення інформації про ДТП уповноваженими посадовими особами поліції, які мають цифровий ключ і точку доступу до єдиної інформаційної системи МВС, або разі пропуску встановленого строку її внесення тощо.

Не менш важливою особливістю ведення обліку ДТП в Україні є можливість внесення уповноваженими посадовими особами територіальних органів (підрозділів) Національної поліції України, яким надається доступ до інформаційної підсистеми «ДТП», змін і доповнень до єдиної інформаційної бази даних. Адміністратор центрального органу управління поліції, який уповноважений здійснювати контроль за формуванням та підтриманням інформаційної підсистеми «ДТП» в актуальному стані, також має технічну можливість відкоригувати окремі показники обліку дорожньо-транспортної аварійності (фактично у «ручному режимі») за певний звітний період або за календарний рік в цілому. Не виключаємо, що уповноважені особи інформаційно-аналітичних підрозділів МВС за вказівкою керівництва можуть втручатися в роботу єдиної автоматизованої системи обліку ДТП, вносити зміни в ключові показники, корегувати підсумкові дані, підганяти їх до потрібних числових значень для штучного покращення показників роботи. Зазвичай фальшування статистичних даних переслідує як вузькокорпоративні цілі, так і політичні інтереси, пов'язані із виконанням міжнародних зобов'язань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та досягнення Цілей сталого розвитку на період до 2030 року.

Отже, за нинішньої системи обліку МВС як головний розпорядник інформаційної підсистеми «Дорожньо-транспортна пригода» звітує сам перед собою, причому за низкою ключових показників, що визначають ефективність оперативно-службової діяльності Патрульної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (передусім, це кількість загиблих і травмованих внаслідок ДТП). Невипадково, що користувачами інформаційних ресурсів інформаційної підсистеми «ДТП» є уповноважені посадові особи органів (підрозділів) поліції, а інформація, що міститься в інформаційній підсистемі «ДТП», не підлягає поширенню, крім випадків, передбачених законодавством України [25]. Як це кореспондує із відкритістю і прозорістю діяльності державного органу, що охороняє права і свободи людини, забезпечує публічний порядок, безпеку дорожнього руху, складно пояснити. Державний орган, що поєднує організаційно-розпорядчі, оперативно-службові, контрольно-наглядові та інші управлінські повноваження, апріорі буде зацікавлений штучно покращувати показники

своїї діяльності за напрямками виконання основних завдань, особливо в умовах реального погіршення рівня безпеки дорожнього руху. Зростання невдоволення суспільства діями Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і дратівлива реакція вищого політичного керівництва держави на цю ситуацію певним чином стимулюють центральний апарат МВС рятуватися від гучних відставок шляхом неправдивих звітів і часткової фальсифікації статистичних даних.

Аварійність на дорогах та її наслідки вимірюються в абсолютних і відносних показниках та характеризуються за допомогою кількісних і якісних ознак. Рівень аварійності відбиває загальну кількість дорожньо-транспортних подій та тяжкість їх наслідків на певній території за конкретний проміжок часу. У загальнодержавному статистичному спостереженні відображається сумарна кількість дорожньо-транспортних пригод за звітний період в Україні, за винятком показників із тимчасово окупованих територій Автономної Республіки Крим, Луганської і Донецької областей. Окремо обліковується загальна кількість ДТП із загиблими і травмованими в Україні за звітний період. Тим часом на поточний рівень аварійності можуть здійснювати відчутний вплив різного роду ситуативні чинники, що діяли упродовж звітної періоду, а саме: зміна пріоритетів роботи Національної поліції України, посилення контролю за безпекою дорожнього руху і дотриманням швидкісного режиму, проведення більшої кількості превентивних заходів серед учасників дорожнього руху, покращення обліково-реєстраційної дисципліни, збільшення або зменшення чисельності особового складу патрульної поліції та кількості екіпажів, що здійснюють патрулювання на ділянках доріг із найбільшою концентрацією ДТП, зміни до законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, покращення дорожньо-вуличної інфраструктури та ін. Крім того, при обчисленні рівня ДТП до уваги не береться чисельність населення, загальна кількість транспортних засобів, співвідношення між ДТП і тяжкістю їх наслідків на території вимірювання за період дослідження. Для отримання надійних даних, придатних для коректного порівняння показників аварійності та тяжкості її наслідків у просторі і часі, застосовуються коефіцієнти, що характеризують рівень соціального ризику, рівень транспортного ризику і рівень тяжкості наслідків ДТП. Рівень соціального ризику визначається як кількість загиблих і травмованих внаслідок ДТП, що припадає на 100 тис. населення в масштабах держави або в регіональному розрізі. Рівень транспортного ризику становить кількість загиблих і травмованих у розрахунку на 100 тис. транспортних засобів. Тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод вимірюється кількістю загиблих у результаті ДТП на 100 постраждалих.

Для наочності зображення абсолютних і відносних показників вимірювання дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні їх доцільно викладати у вигляді таблиць. При цьому для визначення стійких тенденцій у досліджуваній сфері важливо взяти відносно тривалий період порівняння. Для оцінки рівня і відстеження динаміки дорожньо-транспортної аварійності пропонуємо взяти період 2010–2021 рр., оскільки у 2010 р. прийнято Транспортну

стратегію України на період до 2020 року і Державну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2016 року.

Об'єктивно оцінити ситуацію з аварійністю на автомобільних дорогах України за останніх дванадцять років доволі складно через суперечливі значення показників статистичної звітності про обліковані ДТП та їх наслідки за роками, а також підозрілі перепади кількості зареєстрованих подій за окремі періоди.

Таблиця 1. Абсолютні показники дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності за 2010–2021 рр. [31, с. 11–12].

Роки	Всього ДТП	ДТП з постраждалими	Загинуло	Травмовано	Загальна кількість загиблих та/або травмованих
2010	204097 (100%)	31754 (100%)	4709 (100%)	38917 (100%)	43626 (100%)
2011	186220 (-8,8%)	30927 (-2,6%)	4831 (-2,6%)	37875 (-2,7%)	42706 (-2,1%)
2012	196399 (+5,5%)	30660 (-0,8%)	5094 (+5,4%)	37503 (-0,98%)	42597 (-0,25%)
2013	190852 (-2,8%)	30573 (-0,3%)	4732 (-7,1%)	37475 (-0,1%)	42207 (-0,9%)
2014	153154 (-19,8%)	26076 (-14,7%)	4432 (-6,3%)	32267 (-13,9%)	36699 (-13,0%)
2015	138536 (-9,5%)	25493 (-2,2%)	4003 (-9,7%)	31600 (-2,1%)	35603 (-3,0%)
2016	158776 (+14,6%)	26782 (+5,1%)	3410 (-14,8%)	33613 (+6,4%)	37023 (+4,0%)
2017	162526 (+2,4%)	27220 (+1,6%)	3432 (+0,6%)	34677 (+3,2%)	38109 (+2,9%)
2018	150120 (-7,6%)	24294 (-10,7%)	3350 (-2,4%)	30884 (-10,9%)	34234 (-10,2%)
2019	160675 (+7,0%)	26052 (+7,2%)	3454 (+3,1%)	32736 (+6,0%)	36190 (+5,7%)
2020	168107 (+4,6%)	26140 (+0,3%)	3541 (+2,5%)	31974 (-2,3%)	35515 (-1,7%)
2021	170972 (+1,7%)	22456 (-14,1%)	2926 (-17,4%)	27296 (-14,6%)	30222 (-14,9%)
Разом	2040434	328427	47914	406817	454731

Загалом за 2010–2021 роки в Україні зареєстровано понад 2,4 млн дорожньо-транспортних пригод, в яких 47,9 тис. осіб загинуло і 406,8 тис. травмовано. На перший погляд, за увесь період порівняння у державі намітилася загальна тенденція до поступового зменшення кількості зареєстрованих ДТП та тяжкості їх наслідків. Зокрема, загальна кількість ДТП скоротилася на 16,2 %, при цьому ДТП з постраждалими стало менше на 29,3 %, а рівень смертності і травматизму в середньому знизився на 30,7 %. Судячи із наведених даних, Україна продемонструвала відносно непоганий результат у рамках проголошеного ООН Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. щодо скорочення на 50 % рівня смертності і тяжкого травматизму, а саме: за офіційними даними кількість загиблих скоротилася на 26,7 %, а травмованих на 15,6 %. Зниження рівня смертності на четверту частину можна було досягти або за рахунок зниження дії факторів ризику, що призводять до летальних наслідків при ДТП, чи шляхом покращення якості надання екстреної медичної допомоги на місці ДТП, що дозволило врятувати життя потерпілим, або через штучне заниження показників смертності внаслідок ДТП. Залишається лише здогадуватися, яким чином вдалося досягти такого помітного результату щодо скорочення смертності внаслідок ДТП на 26,7 %? Візьмемо до уваги, що за розрахунками ВООЗ тільки держави-члени ЄС змогли продемонструвати прогрес у зменшенні питомого показника смертності на 23,9 %, тоді як в пострадянських країнах цей показник вдалося знизити лише на 10,3 %. Якщо провести порівняльний аналіз за невеликі періоди, то не все так однозначно. Убачаються нелогічно різкі висхідні і низхідні коливання динаміки за один-два роки, незрозумілі розбіжності в значеннях взаємопов'язаних показників упродовж одного звітного періоду, а також деякі ознаки штучного заниження даних про смертність внаслідок ДТП.

Насамперед привертає увагу той факт, що сумарна кількість загиблих і травмованих у середньому на 10–12 тис. осіб більша від загальної кількості постраждалих. У середньому виходить 1,4 загиблих і травмованих на кожен випадок ДТП із постраждалими, що викликає сумніви. Але якщо врахувати, що немало потерпілих у результаті ДТП відмовляються від госпіталізації до медичних закладів безпосередньо на місці скоєння ДТП, чи не звертаються за медичною допомогою протягом доби, то тоді стає зрозуміло, чому в статистиці патрульної поліції загальна кількість ДТП з постраждалими значно менша від загальної кількості загиблих і травмованих внаслідок ДТП.

Стосовно щорічної реєстрації дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків звернімо увагу на таке. У 2010–2012 рр. відбувалося середньорічне скорочення кількості ДТП, при цьому число загиблих зростало (4,7 тис., 4,8 тис., 5,0 тис. відповідно), а кількість травмованих скорочувалася (38,9 тис., 37,9 тис., 37,5 тис.). Очевидно деяка частина потерпілих від ДТП перейшла із категорії «травмовані» до категорії «загиблі». Упродовж 2013–2015 рр. щорічна кількість ДТП скорочувалася, спочатку невиразно (2013 р. – мінус 2,8 %), потім різко (2014 р.: мінус 19,8 %) і далі менш виразно (2015 р. – мінус 9,5 %). Одночасно зменшувались кількість ДТП з постраждалими та число загиблих

та/або травмованих, як бачимо з таблиці 1. Значною мірою це пояснюється ненадходженням статистичних даних до загальнодержавного спостереження із тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. Проте вже в 2016 р. у статистичних показниках з'являються нелогічні розбіжності: рівень ДТП збільшився на 14,6 % порівняно з 2015 р., ДТП з постраждалими також зросли, але не так помітно (+5,1 %), а от кількість загиблих чомусь помітно знизилася на 14,8 % або на 593 особи, що йде врозрід із збільшенням кількості травмованих на 6,4 % або 2013 осіб за цей рік. Логічних пояснень такому розвитку ситуації з аварійністю і тяжкістю її наслідків годі шукати. Складається враження, що показники смертності внаслідок ДТП за 2016 р. помітно відкориговані в бік заниження. Нагадаємо, що за даними Держкомстату, від ДТП у цьому році загинуло 4687 осіб, а не 3410 осіб, як вказано у звіті Патрульної поліції України. Ще більш песимістичні оцінки експертів ВООЗ, які вважають, що кількість загиблих в 2016 р. сягнула 6089 осіб. Видається, що для такого суттєвого заниження показників смертності внаслідок ДТП має бути вагома причина. Насамперед врахуємо, що 2016 р. – це перший звітний рік повноцінної роботи новоствореної Патрульної поліції України, для якої від початку її заснування створювався позитивний імідж як більш ефективного органу правопорядку порівняно з колишньою державною автомобільною інспекцією, ліквідованою через системну корупцію. Крім того, у 2016 р. завершилася Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2016 р. і в зв'язку з цим Україна надавала дані ВООЗ для проведення Глобального огляду «Про стан безпеки дорожнього руху у світі». Відверто кажучи, великих тогочасних здобутків у роботі новоствореної Патрульної поліції України, а також багатьох інших державних органів, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху, важко пригадати. А тому, мабуть, все-таки було прийнято сумнівне рішення відзвітувати про нібито зниження рівня смертності на дорогах України, що насправді не відповідало дійсності.

За 2017 р. ситуація з аварійністю, смертністю та травматизмом залишається майже без змін, що може свідчити про використання одних і тих самих способів штучної стабілізації ситуації з аварійністю та тяжкістю її наслідків у наперед визначених межах. Випадково чи ні, але в 2018 р. усі досліджувані показники, за винятком смертності, помітно знижуються: мінус 7,6 %, 10,7 %, 2,3 % і 10,9 % відповідно. На мій погляд, це пояснюється перехідним періодом від паперових форм обліку і звітності до нової автоматизованої системи обліку ДТП та тяжкості їх наслідків. Одночасно у 2018 р. посилюється відтік кадрів з патрульної поліції. Як часто буває у перехідний період, щойно реформована система обліку ще не запрацювала на повну потужність, а тому цього року далеко не всі ДТП виявлялися і обліковувалися.

Статистичні дані за 2019–2020 рр. більш правдиві, позаяк частина з них вносилася до інформаційно-телекомунікаційної підсистеми «ДТП» патрульними поліцейськими за допомогою планшетних комп'ютерів (мобільних терміналів).

ТОж облік ДТП та їх наслідків відбувався більш-менш у повному обсязі, що відображено в статистичних даних, а саме: рівень ДТП зростає (7,0 % і 4,6 % відповідно), збільшується кількість загиблих (3,1 % і 2,5 %), а також травмованих, за несуттєвим винятком у 2020 р. (6,0 % і мінус 2,3). Але за 2021 р. число загиблих знову різко знижується на 17,4 % або на 615 осіб, а травмованих ще більше (-27,1 %). Необґрунтовано різке зниження рівня смертності і травматизму внаслідок ДТП в умовах зростання їхньої загальної кількості може свідчити або про суттєве покращення ситуації щодо тяжкості наслідків ДТП, або про штучне заниження показників смертності і травматизму внаслідок ДТП. Візьмемо до уваги, що у 2021 р. загальновідомі фактори ризику, що призводять до тяжких наслідків ДТП, зберігалися і продовжували впливати на смертність та травматизм із сталою інтенсивністю (перевищення безпечної швидкості, невикористання ременів безпеки, водіння у нетверезому стані, порушення правил маневрування та ін.). У 2021 р. сталася надмірна кількість резонансних ДТП із багатьма загиблими в обласних центрах і на дорогах загальнодержавного значення, які висвітлювалися усіма центральними телеканалами та іншими засобами масової інформації. Напевно, що велике невдоволення суспільства станом аварійності в Україні все-таки підштовхнуло Національну поліцію України «підстрахуватися» на випадок політичної відповідальності керівної ланки МВС і в черговий раз занизити показники смертності і травматизму внаслідок ДТП за допомогою славнозвісного коригування статистичних даних в єдиній інформаційній системі МВС. Адже об'єктивних підстав для покращання ситуації із безпекою дорожнього руху та зниженням рівня смертності і травматизму у 2019–2021 рр. не було.

Сумніви з приводу коректності інформації щодо кількості загиблих внаслідок ДТП посилюються після зіставлення даних Патрульної поліції України і Держкомстату, відображених у табл. 2.

Таблиця 2. Абсолютні показники смертності внаслідок ДТП за даними з різних джерел (2016–2021 рр.)

Роки	Загиблих (за даними Патрульної поліції України)	Загиблих від транспортних нещасних випадків (за даними Держкомстату та Інституту демографії та соціальних досліджень імені М. В. Птухи НАН України)	Різниця в абсолютних показниках	Різниця у відносних показниках, (у %)
2010	4709	5818	1109	23,6
2011	4831	5701	870	18,0
2012	5094	5817	723	14,1
2013	4732	5428	696	14,7

Роки	Загиблих (за даними Патрульної поліції України)	Загиблих від транспортних нещасних випадків (за даними Держкомстату та Інституту демографії та соціальних досліджень імені М. В. Птухи НАН України)	Різниця в абсолютних показниках	Різниця у відносних показниках, (у %)
2014	4432	5164	732	16,5
2015	4003	4807	804	20,0
2016	3410	4687	1277	37,4
2017	3432	4529	1097	32,0
2018	3350	3936	586	17,5
2019	3454	4037	583	16,9
2020	3541	3969	428	12,1
2021	2926	3369	443	15,1
Разом	47914	57262	9348	-

Продемонстровані в табл. 2 розбіжності в даних пояснюються неоднаковими підходами до обліку загиблих внаслідок ДТП. Відповідно до старих і нових правил обліку дорожньо-транспортних пригод в системі МВС, загиблими вважаються особи, які померли на місці дорожньо-транспортних пригод чи протягом 30 діб від дати отримання тілесних ушкоджень внаслідок ДТП. Проте Держкомстат обліковує загиблих у результаті ДТП на підставі причин смерті, вказаних у свідоцтвах про смерть. Звіти Держкомстату сформовані на основі відомостей Міністерства охорони здоров'я. Заклади охорони здоров'я подають інформацію органам (підрозділам) поліції про загиблих і травмованих у встановленому порядку. Мається на увазі дані про потерпілих, які отримали тяжкі травми внаслідок ДТП, що призвели до їх смерті протягом 30 діб від дати отримання тілесних ушкоджень. Поряд з цим заклади охорони здоров'я ведуть облік так званих «транспортних нещасних випадків» згідно із стандартами охорони здоров'я і Міжнародним класифікатором хвороб МКХ-10-АМ. Відповідно до примітки блоку «Транспортний нещасний випадок (V00-V99)», що належить до класу XX «Зовнішні причини захворюваності та смертності» Міжнародного класифікатора хвороб МКХ-10-АМ, таким вважається будь-який нещасний випадок, пов'язаний з пристроєм, який перш за все призначений або у даний час використовується для перевезення пасажирів або вантажів з одного місця до іншого [32]. Транспортні нещасні випадки поділяються на дорожні і недорожні. Дорожні транспортні нещасні випадки – будь-які нещасні випадки, пов'язані з моторним транспортним засобом, що сталися на громадській автомагістралі. Недорожні транспортні нещасні випадки – будь-які нещасні випадки, пов'язані з моторним транспортним засобом, що сталися в іншому місці, окрім громадської автомагістралі [32]. Як

транспортні нещасні випадки, обліковуються випадки смерті потерпілих, які є: а) пасажирами транспортних засобів; б) пішоходами; в) водіями транспортних засобів, а також велосипедистами, мотоциклістами, водіями спеціальних транспортних засобів, що використовуються переважно на промислових підприємствах і спеціальних транспортних засобів, що використовуються переважно в сільському господарстві. Враховуючи викладене, припускаємо, що певна частина ДТП із загиблими може бути свідомо чи помилково неправильно обліковані і потрапити до статистики транспортних нещасних випадків.

З-поміж усіх наведених значень показників найбільше привертають увагу розбіжності в даних про смертність від ДТП за роками. Зокрема, у 2016–2017 рр. зафіксовані розбіжності у даних Патрульної поліції України і Держкомстату в рекордних обсягах – 34,7 % і 32,0 %. Дуже показово, що за цей період у статистичних даних МВС не було враховано понад тисячу осіб, які загинули внаслідок так званих транспортних нещасних випадків. Упродовж 2019–2020 рр. кількість загиблих внаслідок ДТП зростає, і при цьому розбіжності у показниках МВС і Держкомстату щодо смертності порівняно невеликі. Дуже хочеться вірити у правдивість зведених даних за вказаний період. Стосовно статистики смертності і травматизму 2021 р., то вона, ймовірно, спотворена, адже цього року окрім масового звільнення патрульних поліцейських по всій країні через низьку оплату праці, істотних покращень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які так кардинально змінили б ситуацію за календарний рік, не спостерігалось.

Усебічний аналіз ситуації з дорожньо-транспортною аварійністю вимагає дослідження відносних показників оцінювання цього явища (див. табл. 3).

Таблиця 3. Відносні показники оцінювання аварійності та тяжкості її наслідків

Роки	Загиблих на 100 тис. населення (за даними Державної патрульної служби)	Травмованих на 100 тис. населення (за даними Державної патрульної служби)	Загиблих на 100 тис. транспортних засобів	Загиблих на 100 постраждалих
2015	9,4	73,9	27,7	11,2
2016	8,0	78,9	22,2	9,2
2017	8,1	81,8	23,6	9,0
2018	7,9	73,3	26,1	9,8
2019	8,2	78,1	25,9	9,5
2020	8,5	76,8	23,3	9,9
2021	7,1	66,2	21,8	13,0

Наведені в табл. 3 дані підтверджують висловлені раніше судження про заниження показників смертності за 2016–2017 рр. порівняно з 2015 р., а також у 2021 р. порівняно з 2020 р. Додатковим аргументом на користь такої думки виступає розрахунок загиблих на 100 постраждалих, відповідно до якого загальна закономірність 9 загиблих на 100 постраждалих чомусь не поширюється на показники 2015 і 2021 рр. Також показовим є рівень соціального ризику у розрахунку на 100 тис. населення. За даними ВООЗ, у 2016 р. в Україні на 100 тис. населення припадає 13,7 загиблих осіб, тоді як наші розрахунки, проведені на основі даних Патрульної поліції щодо кількості загиблих внаслідок ДТП свідчать про 8 загиблих осіб на 100 тис. населення. Наведені розбіжності у показниках соціального ризику вважаються суттєвими. У недостовірності статистичних даних за 2016 р. про фактичну кількість загиблих внаслідок ДТП немає сумнівів. Отже, нинішня система обліку дорожньо-транспортних пригод вимагає подальшого удосконалення.

Висновки. Таким чином, результати аналізу рівня дорожньо-транспортної аварійності і тяжкості її наслідків за 2010–2021 рр. свідчать про збереження в цілому складної ситуації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Досліджуваний період залежно від розвитку ситуації з аварійністю в державі доцільно розбити на такі часові проміжки: 2010–2013 рр. – відносно стабільна ситуація, за якої відбувається зниження рівня ДТП, за винятком 2012 р., в якому зареєстрована найбільша кількість загиблих внаслідок ДТП (5094 осіб); 2014–2015 рр. – різке зниження кількості ДТП, обумовлене ненадходженням статистичної інформації із анексованої території України і тимчасово окупованих районів окремих областей; 2015–2017 рр. – ускладнення ситуації з дорожньо-транспортною аварійністю, що супроводжується збільшенням кількості ДТП при одночасному безпідставному зниженні показників смертності; 2018–2021 рр. – збереження тенденції до невпинного щорічного збільшення загальної кількості ДТП, тоді як дані про смертність і травматизм майже щорічно змінюються.

Установлено фактичне заниження показників смертності внаслідок ДТП у 2016 р., що підтверджується розрахунками експертів ВООЗ, а також ймовірне приховування від обліку ДТП із загиблими й травмованими у 2021 р. Єдина інформаційна система МВС, в якій відображаються, опрацьовуються та аналізуються дані про дорожньо-транспортні події, має низку переваг над паперовою системою статистичної звітності. Однак при цьому зберігаються і серйозні недоліки цієї системи, пов'язані із недосконалим механізмом збирання первинних даних про ДТП багатьма державними органами, ризиками втрати частини даних при передачі інформації про ДТП під час міжвідомчої взаємодії, різними підходами до обліку загиблих і травмованих внаслідок ДТП, можливістю корегувати дані в інформаційній підсистемі «Дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» в інтересах зменшення тяжкості наслідків ДТП. Обмеження кола користувачів електронної інформаційної підсистеми «ДТП» виключно уповноваженими

посадовими особами органів (підрозділів) поліції створює можливості для створення статистичної інформації і негативно впливає на її цілісність, повноту та достовірність. Досягти більшої об'єктивності даних про стан дорожньо-транспортної аварійності і тяжкості її наслідків можна, забезпечивши поступовий перехід на автоматичну фіксацію порушень правил дорожнього руху, у тому числі тих, що супроводжуються ДТП, а також шляхом розширення функціоналу інформаційно-аналітичних засобів органів і підрозділів, відповідальних за облік. Одним із пріоритетів державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху має стати всеохоплююча автоматизація обліку ДТП, обробки та аналізу статистичних даних щодо стану дорожньо-транспортної аварійності і тяжкості її наслідків [33, с. 159]. Доцільно функцію організації та ведення обліку дорожньо-транспортних пригод і тяжкості їх наслідків передати від Міністерства внутрішніх справ України до Державної служби статистики України.

Список літератури

1. Resolution adopted by the General Assembly United Nations 70/1 on 25 September 2015 «Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development». URL: <https://undocs.org/en/A/RES/70/1> (дата звернення: 03.12.2021).
2. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ 2019. Копенгаген : Европейское региональное бюро ВОЗ. 2020. URL: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/333758> (дата звернення: 07.12.2021).
3. Resolution adopted by the General Assembly United Nations 74/299 «Improving global road safety». URL: <https://undocs.org/en/A/RES/74/299> (дата звернення: 03.12.2021).
4. Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна завдання та індикатори». Міністерство економічного розвитку і торгівлі України. 2017. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cili-stalogo-rozvitku-ta-ukrayina> (дата звернення: 08.12.2021).
5. Добровільний національний огляд щодо Цілей сталого розвитку в Україні. 2019. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=938d9df1-5e8d-48cc-a007-be5bc60123b8&tag=TSiliStalogoRozvitku> (дата звернення: 08.12.2021).
6. Додаток 3 до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 р. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.12.2021).
7. Додаток 3 до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.12.2021).
8. Новіков О. В. Кримінологічний аналіз показників вимірювання кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. Київ : НАУ, 2021. № 3 (60). С. 31–37.
9. Новіков О. В. Географія кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Журнал східноєвропейського права*. 2021. № 94. С. 102–109. URL: http://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2021/11/novikov_94.pdf.
10. Бабенко А. М. Регіональні особливості злочинності у містах та сільських районах Запорізької, Дніпропетровської та Харківської областей. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2018. Вип. 36. С. 42–60. URL: https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2019/09/36_2018.pdf.
11. Колодяжний М. Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2021. № 2(16). С. 279–293. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/243742>.

12. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби із злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56–62. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/240197>.

13. Кищун В. А. Аварійність на дорогах України: очікування, що не справдилися. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті*. Том 1. № 16 (2021). С. 66–73. URL: <https://eforum.lntu.edu.ua/index.php/jurnal-mbf/issue/view/103>.

14. Kopotun I., Rudyk M. (2022). Genesis of normative and legal provision of road safety: domestic and foreign experience. *Social and human sciences. Polish-Ukrainian scientific journal*. 2022. Issue 01 (33). URL: <https://issn2391-4165.webnode.com.ua/>.

15. Луценко Ю. В. Поняття, система та класифікація видів безпеки в контексті міжнародного правопорядку. *Соціально-правові студії*. 2019. Вип. 4 (6). С. 31–39. URL: <http://www.sls.lvduvs.edu.ua>.

16. Мозоль С. А. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами. *Юридична наука*. 2020. № 3. С. 188–200.

17. Джу́жа О. М., Тичина Д. М. Побудова синергетичної моделі соціолого-правового підходу в теорії віктимологічного моделювання. *Правовий часопис Донбасу*. 2019. № 2(67). С. 109–116. URL: <https://ljd.dli.donetsk.ua/ljd-archive/category/73-activities-science-ljd-archive-2019-2s>.

18. Оболенцев В. Ф. Базові засади системного аналізу злочинності та віктимізації в Україні : монографія. Харків : Юрайт, 2016. 116 с.

19. Каменський Д. В. Методологічні особливості порівняльних кримінально-правових досліджень: здобутки української та американської доктрини. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2020. № 44. С. 108–112. URL: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2020.44.23>.

20. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. 424 p. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата звернення: 15.12.2021).

21. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 13.12.2021).

22. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 21.12.2021).

23. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 21.12.2021).

24. Положення про Департамент патрульної поліції, затверджене Наказом Національної поліції України від 06.11.2015 р. № 72 (у редакції Наказу Національної поліції України від 01.04.2020 р. № 272). URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_pro_DPP_zi_zminamy_vid_01_04_2020_compressed.pdf (дата звернення: 08.12.2021).

25. Правила ведення обліку дорожньо-транспортних пригод : затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 р. № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text> (дата звернення: 21.12.2021).

26. Інструкція з формування та ведення інформаційної підсистеми «Дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» : затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України від 15.07.2020 р. № 533. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0726-20#n14> (дата звернення: 18.12.2021).

27. Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ : затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2018 р. № 1024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-%D0%BF#n13> (дата звернення: 21.12.2021).

28. Інструкція з оформлення поліцейських матеріалів про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : затверджена Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 07.11.2015 р. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text> (дата звернення: 21.12.2021).

29. Правила дорожнього руху : затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.

30. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 21.12.2021).
31. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 р. Київ : Міністерство інфраструктури України, 2020. 134 с. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka> (дата звернення: 18.12.2021).
32. Міжнародний класифікатор хвороб МКХ-10-AM. URL: <http://kod.poltavalk.com.ua/mkkh-10-am> (дата звернення: 18.12.2021).
33. Таволжанський О. В. Основи державної кіберполітики України: формування та реалізація. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького: Серія Право*. № 4(16), 2017. С. 158–164.

References

1. Resolution adopted by the General Assembly United Nations 70/1 on 25 September 2015 «Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development». URL: <https://undocs.org/en/A/RES/70/1>.
2. Doklad o sosotoyanii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Yevropeiskom regione VOZ 2019. Kopenhagen: Yevropeiskoye regionalnoye byuro VOZ, 2020. URL: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/333758> [in Russian].
3. Resolution adopted by the General Assembly United Nations 74/299 «Improving global road safety». URL: <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>.
4. Natsionalna dopovid «Tsili stalogo rozvutky: Ukraina zavdannya ta indukatoru». Ministerstvo ekonomichnogo rozvutky i torgovli Ukrainu, 2017. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/cilistalogo-rozvitku-ta-ukrayina> [in Ukrainian].
5. Dobrovilnui natsionalnui oglyad shchodo Tsilei stalogo rozvutky v Ukraini, 2019 r. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/List?lang=uk-UA&id=938d9df1-5e8d-48cc-a007-be5bc60123b8&tag=TSiliStalogoRozvitku> [in Ukrainian].
6. Dodatok 3 do Derzhavnoyi programu pidvushchennya rivnya bezpeku dorozhnyogo ryhy v Ukraini na period do 2020 roky: zatverdzheno postanovoyu Kabinety Ministriv Ukrainu vid 25 kvitnya 2018 r. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
7. Dodatok 3 do Derzhavnoyi programu pidvushchennya rivnya bezpeku dorozhnyogo ryhy v Ukraini na period do 2023 roky: zatverdzheno postanovoyu Kabinety Ministriv Ukrainu vid 21 grudnya 2020 r. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
8. Novikov, O.V. (2021). Kruminologichnui analiz pokaznikiv vumiryuvannya kruminalnuh pravoporushen protu bezpeku ryhy ta eksplyatsii transporty. *Naukovi pratsi aviatsyynogo yuniversitety. Seriya: Yuruduchnui visnik «Povitryane ta kosmichne pravo»*, 3 (60), 31–37. Kyiv: NAY [in Ukrainian].
9. Novikov, O.V. (2021). Geografiya kruminalnuh pravoporushen y sferi bezpeku ryhy ta eksplyatsii transporty v Ukraini. *Zhurnal shidnoyevropeiskogo prava*, 94, 102–109. URL: http://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2021/11/novikov_94.pdf [in Ukrainian].
10. Babenko, A.M. (2018). Regionalni osoblyvosti zlochunosti y mistah ta silskuh rayonah Zaporizkoyi, Dnipropetrovskoyi ta Kharkivskoyi oblastei. *Putannya borotbu zi zlochunnistyu, issue 36*, 42–60. URL: https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2019/09/36_2018.pdf [in Ukrainian].
11. Kolodyazhnui, M.G. (2021). Sustema mizhnarodno-pravovogo zabezpechennya bezpeku dorozhnyogo ryhy. *Visnik Asotsiatsiyi kruminalnogo prava Ukrainu*, 2(16), 279–293. URL: <http://vapk.nlu.edu.ua/article/view/243742> [in Ukrainian].
12. Golina, V.V. (2021). Kultura i zakon y zapobiganni pravoporyshennyam y sferi bezpeku dorozhnyogo ryhy. *Putannya borotbu zi zlochunnistyu, issue 41*, 56–62. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/240197> [in Ukrainian].
13. Kushchyn, V.A. (2021). Avariynist na dorogah Ukrainu: ochikyvannya, shcho nespravdulusy. *Suchasni tehnologii v mashinobudivanni ta transporti, vol. 1*, 16, 66–73. URL: <https://eforum.lntu.edu.ua/index.php/jurnal-mbf/issue/view/103> [in Ukrainian].

14. Kopotun, I., Rudyk, M. (2022). Genesis of normative and legal provision of road safety: domestic and foreign experience. *Social and human sciences. Polish-Ukrainian scientific journal*, 01 (33). URL: <https://issn2391-4165.webnode.com.ua/>.

15. Lytsenko, Yu.V. (2019). Ponyattya, sistema ta klasifikatsiya vudiv bezpeku v konteksti mizhnarodnogo pravoporyadky. *Sotsialno-pravovi studii*, issue 4 (6), 31–39. URL: <http://www.sls.lvduvs.edu.ua> [in Ukrainian].

16. Mozol, S.A. (2020). Viktumologichni aspektu nezakonnogo zavolodinnya transportnumu zasobamu. *Yuruduchna nayka*, 3, 188–200 [in Ukrainian].

17. Dzhyzha, O.M., Tuchuna, D.M. (2019). Pobydova sunergetichnoi modeli sotsiologopravovogo pidhody v teorii viktimiologichnogo modelyuvannya. *Pravovui chasopus Donbasy*, 2(67), 109–116. URL: <https://ljd.dli.donetsk.ua/ljd-archive/category/73-activities-science-ljd-archive-2019-2s> [in Ukrainian].

18. Obolentsev, V.F. (2016). Bazovi zasady sistemnogo analizu zlochunosti ta viktimizatsiyi v Ukraini. Kharkiv: Yurait [in Ukrainian].

19. Kamenskui, D.V. (2020). Metodologichni osoblyvosti porivnyalnuh kriminalno-pravovuh doslidzhen: zdobytku ukrayinskoyi ta amerukanskoyi doktrynu. *Naykovui visnik Mizhnarodnogo gymanitarnogo yuniversitetu*, 44, 108–112. URL: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2020.44.23> [in Ukrainian].

20. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.

21. Natsionalna transportna strategiya Ukrainu na period do 2030 r.: shvalena rozporiadzhenniam Kabinety Ministriv Ukrainu vid 30.05.2018 r. № 430-p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

22. Pro dorozhnyi ryh: Zakon Ukrainu vid 30.06.1993 r. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> [in Ukrainian].

23. Pro Natsionalny politsiyu: Zakon Ukrainu vid 02.07.2015 r. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> [in Ukrainian].

24. Polozhennya pro Departament patrylnoyi politsiyi, zatverdzhene nakazom Natsionalnoyi politsiyi Ukrainu vid 06.11.2015 r. № 72 (y redaktsiyi nakazy Natsionalnoyi politsiyi Ukrainu vid 01.04.2020 r. № 272). URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_pro_DPP_zi_zminamy_vid_01_04_2020_compressed.pdf [in Ukrainian].

25. Pravula vedennya obliky dorozhnyo-transportnuh prugod: zatverdzheno postanovoyu Kabinety Ministriv Ukrainu vid 22.05.2019 r. № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

26. Instruksiya z formuvannya ta vedennya informatsiynoi pidsystemu «Dorozhnyo-transportna prugoda» informatsiyino-telekomunikatsiyini systemu «Informatsiyui portal Natsionalnoyi politsiyi Ukrainu»: zatverdzhena nakazom Ministerstva vnutrishnih sprav Ukrainu vid 15.07.2020 r. № 533. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0726-20#n14> [in Ukrainian].

27. Polozhennya pro yedyny informatsiyny systemy Ministerstva vnutrishnih sprav Ukrainu: zatverdzheno postanovoyu Kabinety Ministriv Ukrainu vid 14.11.2018 r. № 1024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-%D0%BF#n13> [in Ukrainian].

28. Instruksiya z oformlennya politseiskuh materialiv pro administrativni pravoporushennya v sferi zabezpechennya bezpeku dorozhnyogo ryhy, zafiksovani ne v avtomatuchnomy rezhumi: zatverdzhena nakazom Ministerstva vnutrishnih sprav Ukrainu vid 07.11.2015 r. № 1395. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15#Text> [in Ukrainian].

29. Pravula dorozhnyogo ryhy: zatverdzeni postanovoyu Kabinety Ministriv Ukrainu vid 10.10.2001 r. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> [in Ukrainian].

30. Strategiya pidvushchennya rivnya bezpeku dorozhnyogo ryhy v Ukraini na period do 2024 roky: shvalena rozporiadzhenniam Kabinety Ministriv Ukrainu Kabinety Ministriv Ukrainy vid 21.10.2020 r. № 1360-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> [in Ukrainian].

31. Stan sprav avaryinosti na transporti v Ukraini za 2019 r. Kuyiv: Ministerstvo infrastryktury Ukrainu, 2020. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka> [in Ukrainian].

32. Mizhnarodnui klasufikator hvorob MKX-10-AM. URL: <http://kod.poltavalk.com.ua/mkxh-10-am> [in Ukrainian].

33. Tavolzhanskiy, O.V. (2017). Osnovu derzhavnoyi kiberpolituku Ukrainu: formuvannya ta realizatsiya. *Naykovo-informatsyynui visnuk Ivano-Frankivskogo yuniversitetu prava imeni Korolya Danula Galutskogo: Seriya Pravo*, 4(16), 158–164 [in Ukrainian].

Holovkin B. M., Doctor of Law, Full Professor, Head of the Department of Criminology and Criminal-executive Law, Yaroslav Mudryi National Law University, Ukraine, Chief scientific specialist, Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems National Academy of Law Sciences of Ukraine, Ukraine, Kharkiv.

e-mail: bogdangolovkin75@gmail.com ; ORCID 0000-0002-0333-9806

Assessment of road traffic accidents and the severity of its consequences in Ukraine

In Ukraine, the situation with road traffic accidents, mortality and injuries remains generally difficult. Relatively positive trends in traffic provision in the first half of the last decade are rapidly giving way to negative trends at the end of 2020. Ambitious of United Nations reduction target during 2011–2020 years 50% of road traffic mortality and serious injuries by UN Member States partially completed. Ukraine is no exception. According to the Patrol Police of Ukraine, during this period, the total number of deaths consequently of traffic accidents decreased by 26.7%, and those seriously injured by 15.5%. However, according to the World Health Organization, only the member states of the European Union have achieved the greatest progress in reducing deaths and serious injuries from road traffic accidents by one fourth, while in the post-soviet countries a decrease of only one tenth fixed. Based on official data, in Ukraine there are on average 8–8.5 deaths consequently of traffic accidents per 100,000 people. However, according to experts from the World Health Organization, the death rate from road traffic accidents is more than 13 people per 100 thousand of the population, which is 150% more than the European average (5 people per 100 thousand). A difference has been established in the data of state bodies regarding the level of mortality consequently of road traffic accidents. The conclusion is made about the shortcomings of the system of registration and accounting of road accidents used to hide the real number of deaths consequently of road accidents. The underestimation of mortality rates is carried out by not taking into account in the statistics those who died a month after the accidents, as well as by assigning those who died consequently of road traffic accidents to the total number of people who died as a result of traffic accidents.

Keywords: traffic accident, traffic, safety, accident rate, mortality, injuries.

Рекомендоване цитування: Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75. doi: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>.

Suggested Citation: Holovkin, B.M. (2022). Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini [Assessment of road traffic accidents and the severity of its consequences in Ukraine]. *Problemy zakonnosti – Problems of Legality, issue 156*, 52–75. doi: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879> [in Ukrainian].

Надійшла до редколегії 01.02.2022 р.