

БЕЗКАРНА «ДОПУСТИМА НОРМА ПЕРЕВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ +20 КМ/ГОД» НА ВІТЧИЗНЯНИХ ДОРОГАХ

Кишун В.А., к.е.н., доцент, доцент кафедри автомобілів і транспортних технологій,
Луцький національний технічний університет, e-mail: kyshchun52@ukr.net

Департамент Патрульної поліції України регулярно публікує статистику дорожньо-транспортних пригод (ДТП), що сталися протягом кожного місяця і року загалом, у вигляді 15 таблиць Excel. Таблиця під четвертим номером, «ДТП за причинами», містить 28 позицій з яких дві пов'язані з порушенням швидкісного режиму, а саме: «Перевищення безпечної швидкості» і «Перевищення встановленої швидкості». Відповідні статистичні дані порушення швидкісного режиму на вітчизняних дорогах за 2020–2023 роки наведені у таблиці 1 [1].

Таблиця 1 – Статистичні дані порушення швидкісного режиму на дорогах України у 2020–2023 роках

Рік	2020	2021	2022	2023
Перевищення безпечної швидкості руху				
Усього ДТП	9999	9466	7561	9215
Загинуло осіб	1776	1646	1507	1570
Травмовано осіб	11411	11632	9461	11564
Перевищення встановленої швидкості руху				
Усього ДТП	522	558	469	642
Загинуло осіб	143	145	126	146
Травмовано осіб	719	689	614	800
Сумарне порушення швидкісного режиму				
Усього ДТП	10521	10024	8030	9857
Загинуло осіб	1919	1791	1633	1716
Травмовано осіб	12130	12321	10075	12364

Щоб оцінити вплив перевищення безпечної і встановленої швидкостей на показники аварійності, було визначено їх частку у загальній кількості причин ДТП. Результати розрахунків подано у вигляді діаграми на рисунку 1.

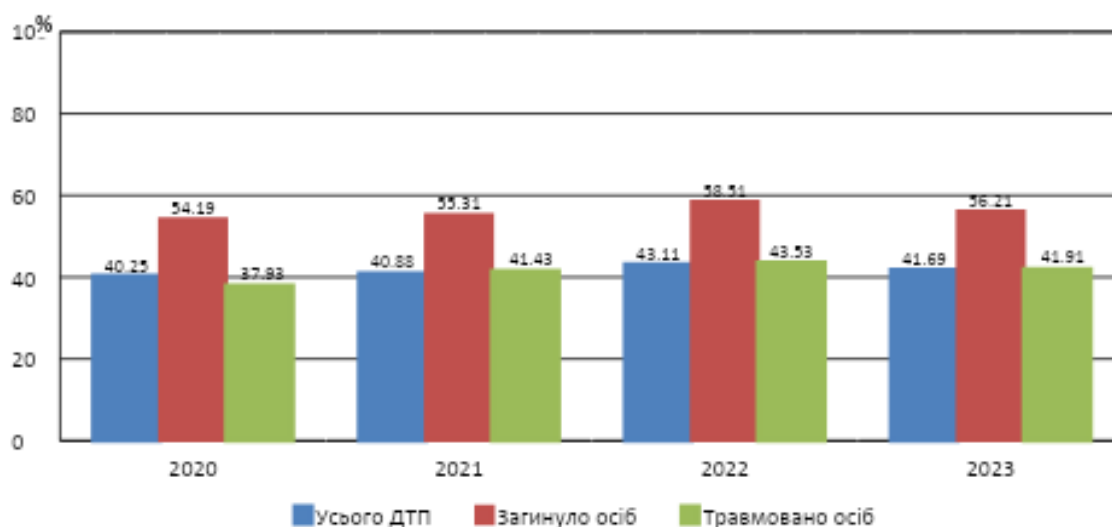


Рисунок 1 – Частка показників аварійності через порушення швидкісного режиму у загальній кількості причин ДТП

З діаграми видно, що останніми роками кількість загиблих у ДТП через перевищення безпечної та встановленої швидкостей руху становить щорічно 54,19...58,51% від загиблих і 37,93...43,53% від травмованих з переліку визначених причин ДТП, а власне самих ДТП у яких загинули чи були травмовані учасники дорожнього руху, було скоєно понад 40% (див. рис. 1). Проведений аналіз підтверджує той факт, що ситуація з порушниками швидкісного режиму на вітчизняних дорогах залишається стабільно загрозливою.

Швидкість – це один з факторів ризику, тобто перевищення швидкості веде безпосередньо до зростання ДТП, смертності та травматизму. Наприклад, збільшення швидкості руху автомобіля на 1 км/год призводить до збільшення частоти аварій на 3%, та спричиняє травми і зростання частоти смертей на 4...5%. Світовий досвід показує, що зниження швидкості у місті з 60 км/год до 50 км/год зменшує рівень аварійності на 10%. Наявні приклади, коли у місцях великого скупчення людей знижували швидкість до 30 км/год, і тоді смертність у разі ДТП наближалася до нуля. Ризик загибелі дорослого пішохода становить менше 20% у разі наїзду на нього автомобілем зі швидкістю 50 км/год і майже на 60%, якщо швидкість сягає 80 км/год [2, 3].

Існує також пряма залежність між швидкістю руху автомобіля і кількістю летальних випадків. На основі статистичних даних встановлено, що при зіткненні на швидкості:

- понад 115 км/год гине 97% водіїв;
- зі швидкістю 100...115 км/год – не більше 18%;
- 80...100 км/год – 5%;
- 65...80 км/год – 2%;
- 50...65 – 1% [4].

Детальна увага щодо градації покарання зосереджена на перевищенні швидкості від 1 до 50 км/год, оскільки різниця в ризиках між рухом на швидкості 30, 50 та 80 км/год є значною. І навпаки, різниця у ризиках між 100 та 130 км/год відсутня, позаяк в обох випадках пішохід, велосипедист чи водій самоката при зіткненні з автомобілем фактично не мають шансів вижити, а водій автомобіля отримує важкі або смертельні травми. Тому відповідальність за перевищення швидкості повинна починатися вже з мінімального порушення.

Аналіз законодавства європейських країн щодо перевищення допустимої швидкості показав, що такої норми у них не існує. У більшості країн або взагалі не передбачено «дозволене» перевищення встановлених лімітів швидкості руху, або допускається мінімальне перевищення. Так, у Польщі, Швейцарії, Великобританії, ФРН, Іспанії штрафні санкції застосовуються вже за перевищення від 1 км/год, в Ірландії – 2 км/год, Люксембургу – 4 км/год. У Франції і Португалії поріг перевищення швидкості зростає до 5 км/год, у Словаччині – 7 км/год, у Нідерландах – 8 км/год, а в Латвії, Литві і Фінляндії – 11 км/год. Окрім того у більшості країн запроваджено принцип пропорційності покарання залежно від того, наскільки було перевищено швидкість [5, 6]. У жодній країні немає такої великої межі толерантності (водій отримує лише усне попередження), як в Україні – 20 км/год.

Водій вважається порушником швидкісного режиму, якщо перевищив дозволену швидкість. Сьогодні допустима норма перевищення швидкості в Україні складає 23 км/год. Наприклад, у населених пунктах це буде 73 км/год: 50 км/год – дозволена швидкість; +20 км/год – допустиме перевищення; +2 км/год – закладена похибка приладу (для радару TruCAM вона становить ± 2 км/год). Отже, у разі фіксації комплексом автоматичної фіксації швидкості руху транспортного засобу понад 72 км/год (50+20+2), тобто якщо показник швидкості руху транспортного засобу дорівнює 73 км/год та більше, накладається стягнення у вигляді адміністративного штрафу. Іншими словами, допускається безкарне перевищення допустимої швидкості на 44%!

Як не прикро, але у Кодексі України про адміністративні правопорушення (КУпАП) ще з радянських часів існує норма що дозволяє водію, який керує транспортним засобом, перевищувати встановлені обмеження швидкості на 20 км/год. Тому вкрай необхідна більш суворіша система санкцій за порушення швидкісного режиму.

Сьогодні згідно зі статтею 122 чинного КУпАП, передбачені такі стягнення:

- за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більше ніж на 20 км/год – штраф 340 грн (ч. 1 ст. 122 КУпАП);
- за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більше як на 50 км/год – штраф 1700 грн (ч. 4 ст. 122 КУпАП) [7].

Якщо порушник, якого зафіксували камери автофіксації порушень, сплатить свій штраф упродовж 10 робочих днів з моменту повідомлення, то сума стягнення становитиме лише 50% штрафу. У першому випадку це всього 170 грн. Рішення дещо сумнівне, оскільки недисципліновані водії теоретично можуть дозволити собі подвоїти кількість подібних порушень. Однак якщо не сплатити штраф за порушення Правил Дорожнього Руху (ПДР) упродовж 15 днів, його сума подвоюється. Якщо штраф не сплачено впродовж 30 днів з дня винесення, він передається до виконавчої служби, яка може заблокувати рахунки або майно порушника. Крім того, з неоплаченими штрафами неможливо перереєструвати транспортний засіб, здійснити інші процедури з автомобілем.

Слід зауважити, що в Україні неодноразово порушувалося питання стосовно посилення відповідальності за перевищення швидкості. Ще у 2021–2022 роках у Верховній Раді були зареєстровано три законопроекти, які передбачали принцип пропорційності покарання залежно від ступеня перевищення швидкості. Зокрема, пропонувалося збільшити штрафи таким чином:

- більш ніж на 20 км/год – штраф 340 грн (залишається без змін);
- більш ніж на 50 км/год – штраф 1 700 грн (залишається без змін);
- більш ніж на 80 км/год – штраф 3 400 грн;
- більш ніж на 110 км/год – штраф 4 250 грн.

Однак законопроекти так і не розглянули, можливо, і через те, що порушниками швидкісного режиму неодноразово ставали самі депутати ВР України. Максимум, що було прийнято – це запровадження щороку обмеження швидкості руху до 50 км/год дорогами в усіх українських містах з 1 листопада. Мова йде не про зміну ПДР, а лише про перехід на «зимовий період», коли підвищується небезпека для всіх учасників дорожнього руху. Відтак на тих ділянках доріг деяких міст, де було дозволено підвищене обмеження швидкості до 70...80 км/год, дорожні знаки змінюються на обмеження швидкості до 50 км/год.

Загалом українці підтримують запровадження штрафів за перевищення швидкості на 20 км/год, тому депутатам і урядовцям доведеться повернутися до вирішення цього питання, враховуючи думку суспільства та складну ситуацію на вітчизняних дорогах.

Перелік використаної літератури

1. Статистика ДТП в Україні. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
2. Назвали основні причини ДТП. URL: <https://enovosty.com/uk/news-ukr/news-auto-ukr/full/1605-nazvali-osnovni-prichini-dtp/amp>.
3. Кишун В. А. Унормування швидкісного режиму на дорогах України. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Науковий журнал*. Луцьк: Луцький НТУ. 2023. №1(20). С. 146–150.
4. Експерти назвали смертельну для водіїв швидкість. URL: <http://mashyna.com.ua/auto/news/11770>.
5. Остап Новицький. Не галопом по Європах: швидкісні обмеження і штрафи в ЄС. URL: <https://auto.ria.com/uk/news/autolaw/235941/ne-galopom-po-evropam-skorostnyie-ogranicheniya-i-shtrafy-v-es.html>.
6. Скоростные ограничения. URL: www.aashtoresource.org/psp/compilation-of-statistics.
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: https://kodeksy.com.ua/kodeks_ukraini_pro_administrativni_praporushen-nya/statja-122.htm (редакція від 09.10.2024 року).