

ДТП, ЩО НЕ ПІДЛЯГАЮТЬ ОБЛІКУ: ТРАНСФОРМАЦІЯ ПЕРЕЛІКУ

Визначення, класифікація і порядок обліку дорожньо-транспортних пригод (ДТП) вперше були регламентовані спеціальними Правилами обліку дорожньо-транспортних пригод, затвердженими постановою № 595 Кабінету Міністрів (КМ) України від 3 серпня 1993 р [1]. До державної статистичної звітності включалися відомості органів внутрішніх справ про дорожньо-транспортні пригоди, що призвели до загибелі або поранення людей. Разом з тим Правила містили пункти (6 і 7) у яких зазначалося, що:

6. До державної статистичної звітності не включаються відомості про дорожньо-транспортні пригоди, скоєні:

- на територіях підприємств, аеродромів, військових частин та інших об'єктів, які мають пропускну систему в'їзду і виїзду, огорожені та охороняються;

- під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо потерпіли водії-спортсмени, судді чи інший персонал, який обслуговує спортивні заходи;

7. Не підлягають обліку:

- пригоди з участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів у разі виконання ними основних виробничих операцій за своїм призначенням (оранка, прокладання траншей, скиртування, збирання урожаю сільськогосподарських культур, лісозаготівля, робота у кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються з допомогою автокранів чи методом самоскиду, встановлення щогл, опор тощо);

- пригоди, що сталися внаслідок навмисних дій, спрямованих на позбавлення життя або заподіяння шкоди здоров'ю людей чи майну, або внаслідок спроби потерпілого заподіяти собі смерть;

- пригоди, що сталися внаслідок стихійного лиха;

- пригоди, що сталися внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів при відсутності водія за кермом (запуск двигуна з допомогою пускової рукоятки або пуск двигуна при увімкненій передачі);

- пригоди, що сталися при зчепленні-розчепленні транспортних засобів із причепами, тракторними санями і сільськогосподарським знаряддям тощо;

- пожежі на транспортних засобах, що рухалися, виникнення яких не пов'язано з їхньою технічною несправністю.

У 2005 році, на заміну Правилами обліку дорожньо-транспортних пригод, Постановою КМ України №538 від 30 червня 2005 року був затверджений Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод у якому зазначалося, що до державної статистичної звітності включаються відомості, що надходять від Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ (МВС) про дорожньо-транспортні пригоди, що призвели до загибелі або травмування людей та

матеріальних збитків, а також про пригоди, що призвели тільки до матеріальних збитків [2]. Таким чином, до статистики була додатково включена значна кількість ДТП. Одночасно, не підлягали обліку пригоди (небезпечні випадки), що сталися (пункт 9):

- внаслідок порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів у процесі зчеплення-розчеплення з причепами або встановлення на них спеціального обладнання чи механізмів, запуску двигуна за допомогою пускової рукоятки, проведення ремонту транспортного засобу тощо;

- за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів, що сталися внаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій (польові роботи, прокладання траншей, лісозаготівля, робота в кар'єрах, вантажно-розвантажувальні роботи, що виконуються за допомогою автокранів чи методом самоскиду, встановлення щогл, опор тощо);

- під час тренувань і змагань з автомобільних чи мотоциклетних видів спорту, якщо постраждали водії-спортсмени, судді чи інший персонал, що обслуговує спортивні заходи, або глядачі;

- внаслідок стихійного лиха.

Остання редакція нормативного акту відбулася у поточному році коли КМ України постановою № 424 від 22 травня 2019 р затвердив зміни до Правил ведення обліку дорожньо-транспортних пригод [3].

Причиною прийняття постанови стало вдосконалення системи обліку та обробки даних про ДТП для запровадження нової картки обліку на основі Європейської системи даних CADAs. Правила визначають порядок ведення обліку дорожньо-транспортних пригод в єдиній інформаційній системі МВС.

Установлено, що МВС, Міністерство інфраструктури, Міністерство охорони здоров'я, Національна поліція, Укртрансбезпека, Укравтодор (уповноважені органи) організовуватимуть і вестимуть облік у межах своєї компетенції на основі отриманих, внаслідок взаємодії державних органів, даних та інформації для автоматизації процесів проведення оцінки стану аварійності, аналізу обставин, причин і умов, що сприяли виникненню ДТП.

Правилами встановлено терміни, які безпосередньо кореспондуються з дорожньо-транспортними пригодами, зокрема:

- а) загиблі – особи, які померли на місці дорожньо-транспортних пригод чи протягом 30 діб від дати отримання тілесних ушкоджень внаслідок ДТП;

- б) матеріальні збитки – втрати, яких юридична та/або фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням або пошкодженням її майна внаслідок ДТП, а також витрати, які особа здійснила або повинна здійснити для відновлення свого порушеного права на безперешкодне користування майном;

- в) потерпілі – особи, життю та здоров'ю яких унаслідок ДТП заподіяно шкоду та/або яким завдано матеріальних збитків;

- г) травмовані – особи, які внаслідок ДТП одержали тілесні ушкодження та були доставлені до закладу охорони здоров'я або протягом трьох діб звернулися за медичною допомогою до такого закладу.

Разом з тим, у пункті 8 вказано, що не підлягає обліку інформація про дорожньо-транспортні пригоди, що сталися:

1) 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;

2) за участю тракторів, інших самохідних машин і механізмів унаслідок порушення техніки безпеки під час виконання ними основних виробничих операцій;

3) під час тренувань і офіційних змагань з автомобільного, мотоциклетного видів спорту, якщо постраждалі 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;

4) за участю велосипедів, крісел колісних та гужового транспорту за умови, що учасниками пригоди не були інші транспортні засоби чи особи.

Аналізуючи наведені нормативні акти необхідно зауважити, що перелік пригод не віднесених до ДТП кардинально змінився у порівнянні з 1993 роком. Так, знесли із списку пригоди пов'язані з убивством чи самогубством за допомогою транспортного засобу, між іншим, джерелом підвищеної небезпеки. Не включені у остаточний перелік пригоди скоєні на територіях підприємств, що охороняються. Відсутні пригоди, що сталися внаслідок стихійного лиха, чи пожеж на справних транспортних засобах (при існуючому збройному конфлікті на сході України).

Натомість, залишився такий «анахронізм», як запуск двигуна за допомогою пускової рукоятки та з'явилася новела у пункті 8 щодо велосипедистів, колісних крісел та гужового транспорту [3]. До речі, у подібному контексті слід було б у наведений перелік внести такий механічний транспортний засіб, як електричний самокат.

Перераховані свідомі чи несвідомі упущення можуть погіршити статистику аварійності на вітчизняних дорогах, оскільки зазначені пригоди перейдуть із області техніки безпеки і охорони праці в область безпеки руху. Відповідно, зростуть показники аварійності в Україні, які вже сьогодні є вкрай незадовільними у порівнянні з європейськими країнами.

Список використаних джерел

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 1993 р. N 595 «Про затвердження Правил обліку дорожньо-транспортних пригод». ЗП України, 1993 р., N 12, ст. 266.
2. Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/538-2005-%D0%BF/ed20110928/print> (дата звернення: 26.10.2019).
3. Постанова КМ України від 22 травня 2019 р. N 424. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-p> (дата звернення: 26.10.2019).