

територій необхідно посилити контроль за учасниками бойових дій, які залишають місця несення служби на предмет перевезення ними зброї, боєприпасів та вибухових пристроїв. Що стосується легалізації вогнепальної зброї для цивільного населення, то, на нашу думку, воно потребує подальшого детального опрацювання та аналізу.

1. Про право власності на окремі види майна: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 червня 1992 року № 35 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2471-12/ed19920617> (дата звернення 19.10.2019).

2. Про затвердження положення про дозвільну систему: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 року № 576 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/576-92-%D0%BF> (дата звернення 19.10.2019).

3. Про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 21 серпня 1998 року № 622 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0637-98> (дата звернення 19.10.2019).

Хашев Вадим Георгійович
доцент кафедри
кримінального права та криминології
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук, доцент

ОКРЕМІ ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ БЕЗПЕКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ДОСВІД КОРОЛІВСТВА ШВЕЦІЯ

Складовою національної безпеки у будь-якій країні, безсумнівно, є безпека учасників дорожнього руху, оскільки щорічна кількість загиблих та потерпілих від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) може перевищувати кількість загиблих і поранених у військових конфліктах та від масових стихійних лих. Це великою мірою стосується і нашої держави [1].

Протягом останніх років в Україні спостерігалась позитивна тенденція щодо зниження кількості загиблих у ДТП. Так, за офіційними даними Національної поліції України, у 2013 році загинуло 4833 особи, у 2014 році – 4483 особи, у 2015 році – 3970 осіб, у 2016 році – 3410 особи, у 2017 році – 3432 особи. В 2018 році у ДТП загинуло 3350 осіб, що є найнижчим показником з 2000 року. А найкривавішим на вітчизняних дорогах за останні десятиліття був 2007 рік, коли у ДТП загинули 9574 людини. Загальна кількість травмованих у ДТП осіб з 2015 до 2017 року мала тенденцію до збільшення, проте у 2018 році також відбулося суттєве зменшення такої кількості. Так, у 2015 ро-

ці травмовано 31600 осіб, у 2016 році – 33613 осіб, у 2017 році – 34677 осіб та у 2018 році – 30884 особи [2].

Дійсно, у сфері охорони безпеки учасників дорожнього руху ми просуваємось у правильному напрямку: впроваджується реформування Дорожньої патрульної поліції; запрацювала система фіксації швидкісного режиму за допомогою пристроїв TRUSam і лише за перші 2,5 місяці зафіксовано понад 25000 випадків порушення; підвищуються вимоги до автоперевізників тощо [1].

Проте у цьому році спостерігаються негативні тенденції. Так, за офіційними даними Департаменту патрульної поліції Національної поліції України за період з 01 січня 2019 р. до 30 вересня 2019 р. зареєстровано 114769 ДТП, що на 6,2 % більше ніж за аналогічний період минулого року. Травмовано – 23476 осіб (+4,8%), а загинуло – 2369 осіб (+ 4,5%). Тобто у середньому за день гине не менше восьми осіб[3].

Не став виключенням і поточний місяць. Наприклад, лише за один день 14 жовтня 2019 р., в Україні сталося 730 ДТП, у яких загинули 18 осіб [4].

Тому важливе місце у розробці ефективних заходів запобігання порушенням Правил дорожнього руху (далі – ПДР), що призводять до травмування або загибелі людей, є врахування позитивної міжнародної практики запобігання ДТП.

У цьому контексті варто звернутись до такого досвіду Королівства Швеція, де за останні 20 років кількість смертельних випадків на дорогах внаслідок ДТП зменшилася практично у два рази. Так, за даними 2015 року у цій країні загинуло лише 2,5 людини на 100 000 населення [5, с.433-444]. В нашій державі, у найкращому за показником смертності 2018 році, ця цифра дорівнювала майже 8-ми особам. Таку велику різницю у показниках обумовлено, зокрема, великою мірою тим, що у 1997 році парламент Швеції ухвалив концепцію Vision Zero, головний принцип якої полягає у тому, що летальні випадки та серйозні травми на дорогах є неприйнятними.

Як зазначає дослідник цієї концепції В. Луцька, що вона не містить чіткого переліку заходів і її втілення відрізняється у різних містах. Проте, є загальні тенденції. По-перше, це – обмеження швидкості. Воно залежить від потенційних небезпек на дорозі й може сягати 30 км/год: для житлових районів, де є безпосередній ризик зіткнення з пішоходами. За дослідженнями, при ударі на такій швидкості виживає 90% пішоходів, а на швидкості в 50 км/год – лише 20%. Ефективними у цьому плані є також камери, що відстежують швидкість[6].

Тому потребує подальшої розробки механізм впровадження та застосування стаціонарних відеокамер, що можуть фіксувати швидкість автомобілів у місцях найбільшого скупчення ДТП, причиною яких є перевищення швидкості, оскільки та кількість, що встановлена на сьогодні, є явно недостатньою.

По-друге, відзначає В. Луцька, це – вдосконалення інфраструктури. Одна з головних ідей Vision Zero: правильно організований рух не залишає можливостей для смертельних аварій. Хорошим прикладом цього є кругові перехрестя. Автори концепції стверджують, що звичні нам хрестові – мають високу пропускну здатність та, насправді, спричиняють меншу кількість ДТП, проте

зіткнення на них часто призводять до тяжчих наслідків. При круговому русі зменшується швидкість та змінюються кути зіткнень. Отже, зменшується й ризик серйозних аварій. Ефективними також є дороги типу «2+1» із захисним бар'єром (середня смуга змінює напрямок кожні кілька кілометрів) [6].

Робота у цьому напрямку, звичайно, вже ведеться, але, на нашу думку, недостатньо швидко через брак коштів. Тому при укладанні річних бюджетів різних рівнів (державного, місцевих, бюджетів об'єднаних територіальних громад), спрямування коштів на створення таких захисних механізмів на дорогах має бути одним з першочергових пріоритетів.

І, нарешті, по-третє, — це напрямок убезпечення транспортних засобів. Чимало компаній сьогодні забезпечують автомобілі програмами, що покликані допомогти водіям. Такі автопілоти здатні утримувати авто на певній смузі, будити водія, якщо він заснув, та запобігати зіткненням. Та не варто забувати і про простіші, але не менш ефективні заходи, наприклад, подушки безпеки, сигнали нагадування про незастебнені паски безпеки та алкозамки. Останні здатні визначити кількість алкоголю в крові водія та не дозволяють завести автомобіль у разі перевищення норми[6].

На сьогодні, на жаль, по нашим автошляхам продовжує пересуватись велика кількість автомобілів ще радянського виробництва, які не відповідають сучасним вимогам безпеки. Тому бажано створити механізм поступового зменшення чисельності таких автомобілів на дорогах, наприклад, шляхом суттєвого зменшення ввізного мита на автомобілі іноземних моделей, які обладнані такими заходами безпеки, з їх одночасним ретельним технічним оглядом при ввезенні з-за кордону.

Отже впровадження вищезазначених заходів, у комплексі з іншими, безсумнівно сприятиме зменшенню травматизму вітчизняних громадян на дорогах внаслідок ДТП.

1. Хашев В.Г. Деякі питання удосконалення нормативної регламентації охорони безпеки дорожнього руху. Міжнародна та національна безпека: теоретичні та прикладні аспекти: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м.Дніпро, 15 бер. 2019 р.). Дніпро: Дніпр. держ. ун-т внутр. справ, 2019. С.134-136.

2. Смертей стало менше: з'явилася статистика ДТП в Україні за 2018 рік. *Обозревател* від 11 січня 2019 р. URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/society/smertej-stalomen-she-zyavilasya-statistika-dtp-v-ukraini-za-2018-rik.htm>

3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 30.09.2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

4. Повідомлення Національної поліції України від 15 жовтня 2019 р.. URL: <https://www.facebook.com/UA.National.Police/photos/a.1675213072733500/2378893895698744/?type=3&theater>

5. Road Safety Annual Report 2015. OECD Publishing, Paris. URL: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15irtadannualreport_0.pdf

6. Ментальність ні до чого: які заходи можуть зменшити смертність на дорогах вдвічі? *Хмарочос. Розуміючи місто* від 01 лютого 2018 р. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2018/02/01/mentalnist-ni-do-chogo-yaki-zahodi-mozhut-zmenshiti-smertnist-na-dorogah-vdvichi/?fbclid=IwAR1ASnnWLIWsueNoEXUJmgSuHK4gtvvKy8>