

С. В. Панова, молодший науковий співробітник
Науково-дослідного інституту вивчення проблем
злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН
України

ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ COVID-19 НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ¹

Постановка проблеми. Пандемія COVID-19 стала викликом для людства і потягнула за собою переформатування практично всіх «звичних» сфер діяльності. Посилена боротьба міжнародних інституцій та урядів у межах своїх країн, не дивлячись на заходи з вакцинації населення, не дають можливості побороти захворювання остаточно. Тому продовження карантинних обмежень є ще, на жаль, реалією нашого сьогодення, а небезпека зараження – очевидною наявною загрозою. Необхідність уникнення скупчення людей, соціальне дистанціювання та зменшення контактів з поверхнями вплинуло на соціальну активність. Враховуючи, що транспортна сфера є найнеобхіднішим засобом комунікації людей і переміщення вантажів, то за час пандемії вона зазнала чи не найбільших дестабілізаційних змін. Використання всіх видів автотранспорту – загального, спеціального, і навіть індивідуального – теж зазнало впливу. За офіційними статистичними даними, у 2020 р. порівняно з минулим роком обсяги перевезених вантажів автомобільним транспортом скоротилися майже на 22%, а кількість перевезених пасажирів впала на 40%. Водночас рівень травматизму та каліцтв на дорогах є стабільно високим. За статистикою патрульної поліції, розміщеною на офіційному сайті Дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), у 2020 їх було скоєно 168 107, що на 4,6% більше, ніж у минулому році, і є найбільшим показником за останні чотири роки (2017–2020 рр.). Лідерами серед зафіксованих міст є Київ, а серед областей найбільші показники дорожньо-транспортного травматизму і смертності мають Одеська, Київська, Дніпропетровська та Харківська області.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Масштаб проблеми COVID-19 є світовим, він не оминув країни з різним рівнем розвитку і став загрозою для безпечного існування та розвитку людства. Міжнародні інституції всіх рівнів щоквартально та навіть щомісячно оприлюднюють нові аналітичні дані, рекомендації та настанови з забезпечення від пандемічних наслідків у різних сферах суспільних відносин, у тому числі й у потребі кожної людини вільно пересуватися. Зважаючи на актуальність, всесвітню поширеність та вплив на існуючі світові підвалини пандемії, питання впливу COVID-19 на правові аспекти суспільних відносин стали науковим інтересом багатьох вітчизняних вчених. Зокрема ці питання піднімаються у працях В. Батиргареєвої, В. Борисова, М. Колодяжного, А. Калініної, С. Шрамко, Н. Гуторової, Є. Стрельцова, О. Джужи, Р. Вереші, Д. Тичини, В. Василевича, А. Савченкова, В. Чернея та ін. Дослідженням запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту присвячено наукові публікації В. Батиргареєвої, В. Безчастної, І. Богатирьова, В. Голіни, С. Деркача, С. Кахнич, В. Мисливого, О. Мойсюка, О. Новікова, І. Печук, К. Полтави, О. Скок, К. Харченко, В. Хейлика, І. Христич, А. Цибульського, та ін. Разом із тим, в деяких роботах, наприклад, Л. Ніколенко, Н. Загородньої² розглядаються питання безпеки дорожнього руху в умовах карантину під час пандемії COVID-19, але вони висвітлюють характер запроваджених обмежень епідемічного забезпечення, а вплив пандемії COVID-19 на основні інституціональні складові дорожнього руху, що провокують смертність і травматизм на дорогах ще недостатньо досліджено.

¹ *Примітка.* Публікацію підготовлено на виконання фундаментальної теми «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту України» номер державної реєстрації 0120U10561, яке проводиться НДІ ВПЗ НАПрН України.

² Ніколенко Л М, Загородня Н В 'Забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах карантину під час пандемії коронавірусу (Covid-19) в Україні' *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти* : матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 13 лист. 2020) 194–197

Мета статті полягає у розкритті залежності між заходами, спрямованими на запобігання поширенню коронавірусної інфекції, і ситуацією у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, виявлення нових загроз, що впливають на травматизм та смертність на дорогах під час пандемії.

Виклад основного матеріалу. Законом України «Про дорожній рух» № 3353-ХІІ від 30.06.1993 р. учасниками дорожнього руху визнаються «особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, особи, які рухаються в кріслах колісних, велосипедисти, погоничі тварин». Тобто практично кожна людина в нашому суспільстві в різному статусі є учасником дорожнього руху.

Нині в Україні основні переміщення здійснюються автомобільним транспортом. Автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами¹. Абсолютна більшість від нині існуючого автомобільного транспорту припадає на автомобілі індивідуального використання. Але, беручи до уваги, що рівень автомобілізації в Україні є найнижчим у Європі, використання автомобільного громадського транспорту (далі – громадський транспорт) є для більшості українців безальтернативним видом переміщення.

Громадський транспорт є основою ефективної мобільності. Він має певні пріоритетності руху на відміну від індивідуального транспорту, а його доступність, розвиненість та безпечність є важливим критерієм визначення рівня якості життя у містах. Постановою Кабінету Міністрів України «Про встановлення карантину та запровадження обмежувальних протиепідемічних заходів з метою запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» від 09.12.2020 р. № 1236 (далі – Постанова) запроваджується встановлення рівнів епідемічної небезпеки поширення

COVID-19 залежно від стану епідемічної ситуації регіоні або районі чи місті обласного значення. Кожен із цих рівнів передбачає різні вимоги дотримання протиепідемічних заходів, але навіть при запровадженню на всій території України «зеленого» рівня, яким дозволяється переглядати карантинні обмеження в сторону пом'якшення, забороняється: «перебування в громадському транспорті без вдягнутих засобів індивідуального захисту, зокрема респіраторів або захисних масок, що закривають ніс та рот, у тому числі виготовлених самостійно» (пп. 2 п. 2¹ Постанови) та «здійснення регулярних та нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом, зокрема перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах у режимі маршрутного таксі, в електричному (трамвай, тролейбус), залізничному транспорті, у міському, приміському, міжміському, внутрішньообласному та міжобласному сполученні, в кількості більшій, ніж кількість місць для сидіння, що передбачена технічною характеристикою транспортного засобу, визначена в реєстраційних документах на такий транспортний засіб» (п. 8 Постанови).

В останніх реаліях, у зв'язку із збільшенням кількості хворих на позачерговому засіданні Кабінету Міністрів України внесли зміни до Постанови № 1236 від 11.10.2021 р., які передбачають посилення правил COVID-безпеки для пасажирських перевезень у регіонах, де встановили «жовтий», «помаранчевий» або «червоний» рівень епідемічної безпеки. Так, із другої половини жовтня 2021 р. міжрегіональні перевезення пасажирів автомобільним транспортом на автобусних маршрутах, авіаційним та залізничним транспортом міжобласного сполучення у регіонах із «жовтим», «помаранчевим» чи «червоним» рівнем епідемічної безпеки будуть дозволені за умови наявності у всіх водіїв, екіпажу авіатранспорту та пасажирів одного із документів підтверджуючих COVID-безпеку. Йдеться про документи та сертифікати, що підтверджують отримання повного курсу вакцинації або отримання однієї дози дводозної вакцини для регіонів «жовтого» рівня епідемічної небезпеки; негативний результат тестування, або документ про одужання особи від зазначеної хвороби, чинність якого підтверджена за допомогою, зокрема мобільного додатка Португалу «Дія». Означені заходи є не безпідставними, адже громадський транспорт в силу свого функціонального призначення може «сприяти» поширенню пандемії.

¹ Про автомобільний транспорт : Закон України від 30.06.1993 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 12.11.2021)

На сайті Всесвітньої організації Охорони здоров'я (World Health Organization) дається роз'яснення щодо шляхів поширення коронавірусної хвороби (COVID-19). Зокрема, вірус може поширюватися з рота або носа інфікованої людини дрібними частинками рідини, коли вони кашляють, чхають, говорять, співають або дихають. Ці частинки варіюються від великих крапель дихання до менших аерозолів. Сучасні дані свідчать про те, що вірус поширюється в основному між людьми, які знаходяться в тісному контакті між собою, як правило, в межах одного метра (на малій відстані). Людина може заразитися, коли аерозолі або краплі, що містять вірус, вдихаються або потрапляють безпосередньо в очі, ніс або рот. Вірус може також поширюватися в погано провітрюваних та / або переповнених приміщеннях, де люди, як правило, проводять триваліші періоди часу. Це пов'язано з тим, що аерозолі залишаються завислими в повітрі або рухаються далі, ніж один метр (на великій відстані). Люди також можуть заразитися, торкаючись поверхонь, заражених вірусом, торкаючись очей, носа або рота, не очищаючи рук¹.

UN-Habitat, координатором діяльності з розвитку населених пунктів в системі ООН, що розвиває напрями із забезпечення належного житла для всіх і сталий міський розвиток, було підготовлено основні тези щодо забезпечення безпеки на громадському транспорті у зв'язку із розповсюдженням COVID-19². Йдеться про ризики переповненого громадського транспорту, який може виступати як джерело розповсюдження COVID-19 через велике скупчення людей у замкнутому просторі з обмеженою вентиляцією і наявністю поверхонь, до яких люди часто торкаються. Увага у цьому документі звертається і на країни, що розвиваються, адже в них послуги із забезпечення населення громадським транспортом, як правило, надають приватні перевізники і самозайняті водії легкових автомобілів, маршрутних таксі.

Дійсно, в Україні ситуація з громадським транспортом неоднозначна і відрізняється від загальноєвропейських стандартів. Так, наприклад,

у містах поділ на комунальні та комерційні перевезення пасажирів, створює і відмінності у якості обслуговування. Автомобільні перевізники, що здійснюють перевезення на комерційній основі, ставлять матеріальну вигоду вище за безпеку громадян тому часто нехтують протиепідемічними заходами безпеки.

Як коментує прес-служба Управління патрульної поліції в Одеській області «в більшості випадків, усі складені адміністративні матеріали були оформлені під час відпрацювання викликів від оператора 102, а також під час контролю за дотриманням водіями та пасажиром громадського транспорту заходів карантину (матеріали складені на перевізників за недотримання обмежень щодо кількості людей у транспорті, а також через недотримання носіння масок водіями та пасажиром)...»³.

Міжнародний Союз Суспільного Транспорту (далі МССТ) постійно публікує дайджести щодо COVID-19. У Аналітичній записці «Громадський транспорт безпечний під час COVID» виокремлюються такі умови для підтримання безпеки громадського транспорту, що сприятимуть запобіганню передачі коронавірусу у містах: носіння маски; дезінфекція поверхонь частих дотиків; добра вентиляція та постійне провітрювання. Крім цього, звертається увага і на правильну поведінку пасажирів (коли люди мало розмовляють, не їдять), що обмежує розповсюдження крапель (часток)⁴. За даними МССТ чималі дослідження неодноразово показували, що при введенні належних протиепідемічних заходів громадський транспорт є безпечний у плані зараження на COVID-19. В українських реаліях запропоновані заходи безпеки від зараження навіть у громадському комунальному транспорті дуже складно реалізувати. Адже внаслідок постійного переповнення і відсутності можливостей для збільшення його кількості ввести пропоновані МССТ настанови просто неможливо.

У звіті Американської громадської транспортної асоціації (АРТА) узагальнені дослідження та епідемічні дані, що лежать в основі передачі та використання транспорту SARS-CoV-2 у різних містах США та інших країнах, а також тематич-

¹ 'Transmission of SARS-CoV-2: implications for infection prevention precautions' (World Health Organization, 9 липня 2020) <<https://www.who.int/news-room/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19-how-is-it-transmitted>> (дата звернення: 12.11.2021)

² 'Городской транспорт и COVID-19: основополагающие тезисы' (UN-Habitat) <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/05/russian_final_transport_key_messages_on_covid19_final.pdf> (дата звернення: 12.11.2021)

³ 'В Україні зафіксовано 302 тисячі порушень карантину за три місяці' (Опендатабот, 16 квітня 2021) <<https://opendatabot.ua/analytics/quarantine-fines>> (дата звернення: 12.11.2021)

⁴ 'Public transport is COVID-safe' (UITP) <<https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/>> (дата звернення: 12.11.2021)

ні дослідження того як і чи впливає використання громадського транспорту на захворюваність COVID-19 у різних містах. За результатами аналізу цих даних зроблено висновок, що хоча немає чітких доказів зв'язку міського транспорту з COVID-19, є дослідження, які показують, що інші способи подорожі могли зіграти певну роль у зараженні, такі як човни, туристичні автобуси та літаки: усі міста, де сидять пасажери протягом тривалого періоду часу з тією ж когортою інших пасажирів. Ці сценарії не дуже схожі ні на оперативні, ні на типові моделі громадського транспорту, які мають кращу вентиляцію, двері, які часто відчиняються, щоб дозволити пасажирам увійти, а також здійснюють короткі поїздки¹.

В Оновленій стратегії боротьби з COVID-19 від 14 квітня 2020 р. Всесвітня організація охорони здоров'я² орієнтує на необхідність у країнах або регіонах, в яких спостерігається значна передача вірусу серед населення, запровадження й адаптування загальних заходів щодо дистанціювання та обмеження на переміщення доповнити ще й іншими медико-санітарними заходами для зниження схильності людей до зараження та гальмування передачі вірусу. Одним із таких заходів є і скорочення послуг громадського транспорту. Виходячи із зазначеного, часто в ЗМІ та в заявах урядовців лунають застереження щодо зменшення користування громадським транспортом і надання переваги іншим видам переміщення. Про зниження рівня користування всіма видами транспорту в тому числі громадським транспортом свідчить і статика Держстату України³.

Беручи до уваги синергію вищезазначених чинників, очевидним стала стрімка «індивідуалізація» транспорту, тобто збільшення особистого автомобільного транспорту та розповсюдження інших видів малогабаритного індивідуального транспорту (велосипедів, електросамокатів, гіроскутерів тощо).

Всього за підсумками 2020 р. на українські номери перейшли 353,4 тис. ввезених з інших

країн уживаних легкових авто, також реалізовано 85,5 тис. нових легковиків⁴. До речі, за даними цього ж ресурсу, у 2019 р. в Україні було зареєстровано 408,1 тис. вживаних легкових автомобілів, що в 3,5 раза більше, ніж роком раніше (2018 р.).

Ця динаміка не втрачалася й у 2021 р. Так, лише впродовж вересня поточного року українці зареєстрували 54,3 тис. уживаних легкових автомобілів, ввезених з-за кордону. Така кількість реєстрацій імпортного секонд-хенду у півтора рази перевищила показник річної давнини⁵. В перший місяць осені 2021 р. український автопарк поповнився 9,4 тис. нових легкових авто, що майже на чверть більше,⁶ ніж у 2020 р.

Отже, на збільшення динаміки автомобілізації в Україні вплинуло і те, що громадський транспорт не зміг впоратись із потребами пасажирів при запровадженні карантинних заходів. Наприклад, введення «COVID-19-безпекових» правил, наявність спочатку спецперепусток, а з жовтня 2021 р., за оновленими правилами, сертифікату про вакцинацію або документу про отримання хоча б однієї дози вакцини проти COVID-19, або негативний результат ПЛР-тесту та страх перед небезпекою зараження при користуванні громадським транспортом у столиці не дали можливості вільно пересуватися особам, які не мали власного авто. Тому Київ цьогоріч б'є рекорди України з автомобілізації та потерпає від заторів.

Вплив пандемічних обмежень та на цьому фоні збільшення особистого індивідуального автомобільного транспорту викликав «сплеск» використання і малогабаритного індивідуального транспорту та виокремив новий вид переміщення – мікромобільність. Це тип (переважно) міської мобільності, який передбачає використання легких транспортних засобів, пристосованих для подорожі однієї людини⁷.

⁴ Підраховано кількість ненових іномарок, легалізованих в Україні у 2020 році⁴ (UkrAvtoprom, 11 січня 2021) <<https://ukrautoprom.com.ua/pidrahovano-kilkist-nenovyh-inomarov-legalizovanyh-v-ukrayini-u-2020-roczii>> (дата звернення: 12.11.2021)

⁵ Реєстрації вживаних авто з-за кордону перевершили ринок нових легковиків у п'ять разів⁵ (UkrAvtoprom, 6 жовтня 2021) <<https://ukrautoprom.com.ua/reystracziyi-vzhyvanyh-avto-z-za-kordonu-perevershyly-rynok-novyh-legkovykv-u-pyat-raziv>> (дата звернення: 12.11.2021)

⁶ В Україні зростає попит на нові легкові автомобілі⁶. (UkrAvtoprom, 01 жовтня 2021) <https://ukrautoprom.com.ua/v-ukrayini-zrostaeye-popyt-na-novi-legkovi-avtomobili> (дата звернення 12.11.2021)

⁷ Біла книга мікромобільності⁷ (UNDP, 15 червня 2021) <<https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/>>

Проблемою є те, що нині такий різновид переміщення поза правовим регулюванням. У Верховній Раді України було зареєстровано законопроекти для урегулювання питань правової визначеності означеного персонального портативного засобу на електричній тязі як самостійного виду транспорту та включення його до єдиної української транспортної системи і відповідальності осіб, що ним керують, за порушення правил дорожнього руху. Йдеться про зареєстровані у 2020 р. та 2021 р. проекти законів України № 3023 та № 3023–1, № 5479 від 11.05.2021р., № 5732 від 05.07.2021 р. Затягування законодавчого закріплення з цього питання спонукало до необхідності регулювання зазначеної проблеми іншими правовими способами. Зважаючи на це, Кабінетом Міністрів України було створено робочу групу з урегулювання персонального електротранспорту при Мінінфраструктури та прийнято і розглянуто Тимчасовий порядок користування персональним електротранспортом. Хоча Порядок і окреслює питання використання електросамокатів, але не тягне за собою настання правових наслідків невиконання цих вимог. До того ж Порядок не вирішує проблеми і, на жаль, випадки травматизму при використанні портативних засобів зростає. Не чекаючи нормативних визначень, на вимогу суспільного запиту щодо регулювання цих процесів судами визнаються певні види засобів мікромобільності транспортними засобами. Про це свідчить судова практика, за якою «водіїв»

environment_energy/white-paper--micromobility.html (дата звернення: 12.11.2021)

таких транспортних засобів притягають до адміністративної та кримінальної відповідальності. Наприклад, у справі № 336/7734/20 Шевченківським районним судом м. Запоріжжя було винесено обвинувальний вирок водію електросамоката за те, що він скоїв наїзд на пішохода, за ст. 291 КК. Суд визнав електросамокат транспортним засобом, призначеним для перевезення людей і (або) вантажу, і таким, на якому встановлене спеціальне обладнання чи механізми. А згідно з п. 11.13 Правил дорожнього руху рух транспортних засобів тротуарами і пішохідними доріжками забороняється. Невизначеність правового статусу та відповідальності за шкоду, спричинену при використанні засобів мікромобільності, робить це питання дискреційним та породжує «проблеми» правозастосування.

Висновки. Безперечно, пандемія вплинула на процеси безпеки дорожнього руху і «внесла» корективи до сталого розвитку автотранспортної системи. Результатом таких змін стало стрімке збільшення індивідуального автотранспорту, різноманітних засобів мікромобільності, що означило нові проблеми для правового регулювання і майбутнього стратегічного планування. Політика, спрямована на безпеку у сфері дорожнього руху, нині потребує змін у прискореному темпі відповідно до нових реалій викликаних протиепідемічними заходами. Адаптація ДТП, смертності та травматизму учасників дорожнього руху необхідно попереджувати за рахунок впровадження нових сучасних рішень та швидким реагуванням відповідних державних інституцій.

REFERENCE

List of legal documents

Legislation

1. Pro avtomobilnyi transport : Zakon Ukrainy vid 30.06.1993 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (in Ukrainian)
2. Pro dorozhnii rukh: Zakonom Ukrainy № 3353-XII vid 30.06.1993 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/3353-12#Text> (in Ukrainian)
3. Pravyla dorozhnoho rukhu: postanova Kabinetu ministriv Ukrainy vid 10 zhovtnia 2001 p. № 1306 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16> (in Ukrainian)

Conference paper

1. Nikolenko L M, Zahorodnia N V 'Zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu v umovakh karantynu pid chas pandemii koronavirusu (Covid-19) v Ukraini' [Ensuring road safety under quarantine during the coronavirus (Covid-19) pandemic in Ukraine] *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty* : materialy KhV Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Kryvyi Rih, 13 lyst. 2020) 194–197 (in Ukrainian)

Websites

2. 'Public transport is COVID-safe' (UITP) <<https://www.uitp.org/publications/public-transport-is-covid-safe/>> (in English)

3. 'Transmission of SARS-CoV-2: implications for infection prevention precautions' (World Health Organization, 9 lypnia 2020) <<https://www.who.int/news-room/q-a-detail/coronavirus-disease-covid-19-how-is-it-transmitted>> (in English)
4. 'Bila knyha mikromobilnosti' [White paper: Micromobility] (UNDP, 15 chervnia 2021) <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/environment_energy/white-paper--micromobility.html> (in Ukrainian)
5. 'Gorodskoy transport i COVID-19: osnovopolagayushchiye tezisy' [Urban Transport and COVID-19: Fundamental Theses] (UN-Habitat) <https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/05/russian_final_transport_key_messages_on_covid19_final.pdf> (in Russian)
6. 'Kilkist perevezennykh pasazhyriv za vydamy transportu' [Number of passengers carried by type of transport] Arkhiv. (Derzhavna sluzhba statystyky) <http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/kpp/arh_kpp_u.htm> (in Ukrainian)
7. 'Obnovlennaya strategiya bor'by s COVID-19' [Updated strategy to combat COVID-19] (Vsemirnaya Organizaciya zdavookhraneniya) <<https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/strategies-plans-and-operations>> (in Russian)
8. 'Pidrakhovano kilkist novykh inomarok, lehalizovanykh v Ukraini u 2020 rotsi' [The number of new foreign cars legalized in Ukraine in 2020 has been calculated] (UkrAvtoprom, 11 sichnia 2021) <<https://ukrautoprom.com.ua/pidrahovano-kilkist-novykh-inomarok-legalizovanykh-v-ukrayini-u-2020-roczy>> (in Ukrainian)
9. 'Reiestratsii vzhvanykh avto z-za kordonnu perevershyly rynek novykh lehkovykiv u piat raziv' [Registration of used cars from abroad surpassed the new passenger car market five times] (UkrAvtoprom, 6 zhovtnia 2021) <<https://ukrautoprom.com.ua/reiestracziyi-vzhvanykh-avto-z-za-kordonu-perevershyly-rynek-novykh-legkovykykiv-u-pyat-raziv>> (in Ukrainian)
10. 'V Ukraini zafiksovano 302 tysiachi porushen karantynu za try misiatsi' [In Ukraine, 302 thousand cases of quarantine have been recorded in three months] (Opendatabot, 16 kvitnia 2021) <<https://opendatabot.ua/analytics/quarantine-fines>> (in Ukrainian)
11. 'V Ukraini zrostaie popyt na novi lehkovi avtomobili' [Demand for new cars is growing in Ukraine] (UkrAvtoprom, 01 zhovtnia 2021) <<https://ukrautoprom.com.ua/v-ukrayini-zrostaie-popyt-na-novi-legkovi-avtomobili>> (in Ukrainian)

Панова С. В. Вплив пандемії COVID-19 на безпеку дорожнього руху в Україні

Пандемія COVID-19 стала серйозною проблемою для сучасної транспортної системи у світі й змусила суспільство по-іншому дивитися на безпеку переміщення. Громадський транспорт є найважливішою соціально-економічною галуззю, але в той же час практично всі його види є зонами підвищеного ризику поширення інфекції. Цей аспект став причиною зменшення використання громадського транспорту, спонукав до збільшення динаміки автомобілізації та стрімкого поширення мікромобільності як нового виду переміщення у міських умовах. У статті робиться огляд трансформацій в автотранспортній сфері після запровадження протипандемічних заходів та їх вплив на забезпечення безпеки дорожнього руху. У зв'язку з цим звертається увага на проблеми, що вимагають невідкладного правового регулювання і реакції відповідних державних інституцій які забезпечують безпеку у сфері дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, пандемія COVID-19, протипандемічні заходи, громадський транспорт .

Панова С. В. Влияние пандемии COVID-19 на безопасность дорожного движения в Украине

Пандемия COVID-19 стала серьезной проблемой для современной транспортной системы в мире и заставила общество по-другому смотреть на безопасность перемещения. Общественный транспорт является важнейшей социально-экономической отраслью, но в то же время практически все виды являются зонами повышенного риска распространения инфекции. Этот аспект стал причиной уменьшения использования общественного транспорта, побудил увеличение динамики автомобилизации и распространение микромобильности как нового вида перемещения в городских условиях. В статье рассматриваются трансформации в автотранспортной сфере после введения противопандемических мероприятий и их влияние на обеспечение безопасности дорожного движения. В связи с этим обращается внимание на проблемы, требующие безотлагательного правового регулирования и реакции соответствующих государственных институций, обеспечивающих безопасность в сфере дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, пандемия COVID-19, противоэпидемиологические мероприятия, общественный транспорт.

Panova S. V. Impact of the COVID-19 pandemic on road safety in Ukraine.

The COVID-19 pandemic has become a serious problem for the modern transportation system in the world and has forced society to look at the safety of movement in a different way. Public transport is the most important socio-economic industry, but at the same time, almost all types are areas of increased risk of infection. This aspect caused a decrease in the use of public transport, prompted an increase in the dynamics of motorization and the spread of micromobility as a new type of movement in urban environments. The article examines the transformations in the road transport sector after the introduction of anti-pandemic measures and their impact on ensuring road safety. In this regard, attention is drawn to the problems requiring urgent legal regulation and the reaction of the relevant state institutions that ensure safety in the field of road traffic. It is concluded that the pandemic has affected road safety processes and «made» adjustments to the sustainable development of the road transport system. The result of such changes has been a rapid increase in individual vehicles, various means of micro-mobility, which has identified new challenges for legal regulation and future strategic planning. Road safety policy now needs to change at an accelerated pace in line with the new realities posed by anti-epidemiological measures. After all, the reduction of road accidents, mortality and injuries of road users must be prevented through the introduction of new modern solutions and rapid response of relevant government institutions.

Key words: *safety of road traffic, pandemic COVID-19, anti-epidemiological measures, public transport.*

Стаття надійшла до редакції: 10.09.2021 р.

Прийнята до друку: 15.10.2021 р.