

**НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Дженчако Тетяна Миколаївна

УДК 342.951:351.82

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ПРОФІЛАКТИКА
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ**

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право
(081 – Право)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук
(доктора філософії)

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Т.М. Дженчако

Науковий керівник –
Собакарь А.О.
доктор юридичних наук, професор

Київ – 2021

АНОТАЦІЯ

Дженчако Т.М. Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право (081 – Право). – Науково-дослідний інститут публічного права, Київ, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2021.

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв’язання наукового завдання щодо вдосконалення теоретичних засад, організаційно-правового механізму та особливостей здійснення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні.

У роботі розглянуто дорожньо-транспортний травматизм як одну з найважливіших проблем світового рівня, на яку й досі звертається замало уваги і яка вимагає узгоджених зусиль для її ефективного та сталого розв’язання.

Визначено поняття дорожньо-транспортного травматизму та з’ясовано його сутність через призму правових, соціальних, економічних та психологічних наслідків для суспільства та держави в цілому.

Наголошено на необхідності визнання дорожньо-транспортного травматизму в якості пріоритетного об’єкта адміністративно-правової профілактики, що являє собою сукупність заходів соціального, правового, організаційного, інформаційного та іншого характеру, спрямованих на виявлення та усунення причин та умов, що сприяють дорожньо-транспортній аварійності, а також надання виховного впливу на учасників дорожнього руху з метою недопущення скоєння ними протиправних вчинків під час переміщення вулично-шляховою мережею.

Встановлено, що державній системі адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму притаманні такі елементи, як: цілі і завдання діяльності щодо запобігання вчиненню правопорушень учасниками дорожнього руху; суб'єкти і об'єкти профілактики; взаємозв'язок між елементами системи; форми і методи, які використовуються суб'єктами за вказаним напрямом профілактики.

З'ясовано сутність профілактики ДТП, зміст якої розкривається через виконання нею певного набору функцій та реалізації, виходячи із цього, відповідних завдань. До функцій такого виду профілактики віднесено запобіжно-регулятивну, охоронну, виховну, ідеологічну та прогностичну функції.

Сформульовано поняття та окреслено завдання адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, серед яких: забезпечення розробки та застосування ефективних заходів запобігання адміністративним правопорушенням на автомобільному транспорті та збільшенню дорожньо-транспортної аварійності; організація об'єктивного статистичного обліку, що відображає реальний стан дорожньо-транспортного травматизму на території України, АРК, області, міста, району, селища, села тощо; забезпечення систематичного аналізу статистичних даних про адміністративні правопорушення, що призвели до підвищення рівня дорожньо-транспортної аварійності; визначення сил і засобів, необхідних для ефективної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та відповідних правопорушень на транспортів й в дорожньому русі; матеріально-технічне забезпечення та фінансування заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму; забезпечення практичної реалізації комплексних і цільових програм та інших профілактичних заходів у сфері убезпечення дорожнього руху та усунення детермінант адміністративних деліктів на транспорті; правове роз'яснення серед учасників дорожнього руху чинного законодавства з питань недопущення протиправної поведінки під час просторового переміщення на вулично-шляховій мережі країни та відповідальності за вчинення дорожніх

правопорушень; забезпечення інформування населення про стан профілактики дорожньо-транспортного травматизму через засоби масової інформації.

Запропоновано три варіанти розв'язання проблеми створення належних правових основ профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні: по-перше, через доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремим розділом X-A «Профілактика дорожньо-транспортного травматизму»; по-друге, шляхом прийняття Закону України «Про профілактику правопорушень» та визначення у ньому правових основ профілактики скоєння адміністративних деліктів у дорожньому русі; по-третє, через прийняття окремого Закону України «Про профілактику дорожньо-транспортного травматизму», яким на перспективу буде закладено підвалини організації профілактичної діяльності органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності, у тому числі громадських організацій, спрямованої на виявлення та усунення причин і умов, які сприяють учиненню «дорожніх» правопорушень, а також виявлення осіб, схильних до їх вчинення, та застосування до них заходів юридичного впливу до виправлення.

Розглянуто інституціональну складову організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні та встановлено, що характерною особливістю відповідних суб'єктів є наділення їх владними повноваженнями щодо виявлення та усунення чинників, які впливають на стан дорожньо-транспортної аварійності та рівень протиправної поведінки учасників дорожнього руху, застосування запобіжних адміністративно-правових заходів, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за вчинені ними дорожні правопорушення, постійна координація їхньої роботи в межах системи суб'єктів профілактики адміністративних деліктів на транспорті.

Надано характеристику адміністративно-правовим заходам профілактики дорожньо-транспортного травматизму, які запропоновано розглядати у межах трьох блоків, серед яких: загально-соціальні заходи профілактики адміністративних дорожніх деліктів; організаційно-правові та спеціальні

заходи, до яких віднесено прогнозування аварійності в дорожньому русі, паспортизацію дорожньої безпеки та моніторинг дорожньо-транспортної аварійності.

Акцентовано увагу на необхідності удосконалення та нормативного упорядкування організації координації та взаємодії суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях. Доведено необхідність розробки та схвалення постановою Кабінету Міністрів України Порядку здійснення координації діяльності та взаємодії органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якому основну увагу приділити напрямам, формам і методам реалізації спільних заходів, спрямованих на виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

На підставі проведеного аналізу запропоновано конкретні пропозиції щодо запозичення для України позитивного зарубіжного досвіду адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, зокрема через: – унормування правового статусу участі в дорожньому русі різних видів електротранспорту таких, як електровелосипеди, електросамокати, гіроборди, гіроскутери, моноколеса, електроскейти, дрифт-карти, електроцикли, електробайки, електроквадроцикли, дитячі електроавтомобілі тощо, шляхом, насамперед, внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху; – забезпечення обов'язкового медичного обстеження водія перед виходом на маршрут на автомобільному транспорті загального користування; – активне запровадження заходів інженерно-технічного характеру, які включатимуть облаштування ділянок дорожнього руху дорожніми огороженнями, засобами фотовідеофіксації

порушень ПДР, які працюють в автоматичному режимі, використання пересувних лабораторій нагляду за експлуатаційним станом вулично-дорожньої мережі, цільовий нагляд в сфері дотримання встановлених нормативів безпеки і вимог до конструкції та технічного стану транспортного засобу; проектування вулично-шляхової мережі та забезпечення організації руху транспорту з урахуванням безпеки всіх учасників дорожнього руху.

Ключові слова: адміністративне правопорушення, адміністративно-правова профілактика, адміністративно-правові заходи, безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна аварійність, дорожньо-транспортна пригода, дорожньо-транспортний травматизм, методи профілактики, профілактика правопорушень, учасники дорожнього руху, форми профілактики.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Дженчако Т.М. Координація суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму: сутність та напрями удосконалення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Випуск 2. Том 2. С. 307-312.

2. Дженчако Т.М. Використання зарубіжного досвіду як умова удосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2019. №11. С. 231-236.

3. Дженчако Т.М. Дорожньо-транспортний травматизм як об'єкт адміністративно-правової профілактики. *Юридична наука*. 2019. №12. С. 187-193.

4. Дженчако Т.М. Поняття та принципи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2020. № 4. С. 187-193.

5. Дженчако Т.М. Сучасний стан нормативно-правового забезпечення

профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні та шляхи його удосконалення. *KELM*. 2020. № 3-2. С. 102-106 (Республіка Польща).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Дженчако Т.М. Систематизація дорожнього законодавства як передумова вдосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конференції (Дніпро, 30 травня 2017 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. С. 138-140.

7. Дженчако Т.М. Місце та роль моніторингу серед спеціальних заходів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 30 жовт. 2018 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2018. С. 296-298.

SUMMARY

Dzhenchako T.M. Administrative and legal prevention of road traffic injuries in Ukraine. – The manuscript.

The Dissertation is for candidate degree of legal sciences on specialty 12.00.07 – Administrative Law and Procedure; Financial Law; Informational Law. – Research Institute of Public Law, Kyiv, Dnipropetrovskiy State University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Dnipro, 2021.

The dissertation provides a theoretical generalization and proposes a new solution to the scientific problem of improving the theoretical foundations, organizational and legal mechanism and features of administrative and legal prevention of road traffic injuries in Ukraine.

The paper considers road traffic injuries as one of the most important world-class problems, to which little attention is still paid and which requires concerted efforts for its effective and sustainable solution.

The concept of road traffic injuries is defined and its essence is clarified through the prism of legal, social, economic and psychological consequences for society and the state as a whole.

Emphasis is placed on the need to recognize road traffic injuries as a priority object of administrative and legal prevention, which is a set of social, legal, organizational, informational and other measures aimed at identifying and eliminating the causes and conditions that contribute to road accidents, as well as providing educational influence on road users in order to prevent them from committing illegal acts while moving on the road network.

It is established that the state system of administrative and legal prevention of road traffic injuries is characterized by such elements as: goals and objectives of activities to prevent the commission of offenses by road users; subjects and objects of prevention; the relationship between the elements of the system; forms and methods used by subjects in the specified area of prevention.

The essence of road accident prevention is clarified, the content of which is revealed through the performance of a certain set of functions and the implementation, based on this, of the relevant tasks. The functions of this type of prevention include preventive and regulatory, protective, educational, ideological and prognostic functions.

The concept and tasks of administrative and legal prevention of road traffic injuries are formulated, including: ensuring the development and application of effective measures to prevent administrative offenses in road transport and increase road accidents; organization of objective statistical accounting that reflects the real state of road traffic injuries on the territory of Ukraine, the ARC, region, city, district, settlement, village, etc.; providing systematic analysis of statistical data on administrative offenses that have led to an increase in traffic accidents; identification of forces and means necessary for effective prevention of road traffic injuries and

relevant offenses on transport and traffic; logistical support and financing of road traffic injury prevention measures; ensuring the practical implementation of comprehensive and targeted programs and other preventive measures in the field of road safety and elimination of determinants of administrative offenses in transport; legal explanation among road users of the current legislation on the prevention of illegal behavior during spatial movement on the road network of the country and liability for road offenses; ensuring that the population is informed about the state of prevention of road traffic injuries through the media.

Three options for solving the problem of creating appropriate legal bases for the prevention of road traffic injuries in Ukraine are proposed: first, through the amendment of the Law of Ukraine "On Road Traffic" by a separate section X-A "Prevention of road traffic injuries"; secondly, by adopting the Law of Ukraine "On Prevention of Offenses" and defining in it the legal basis for the prevention of administrative offenses in traffic; thirdly, through the adoption of a separate Law of Ukraine "On Prevention of Road Traffic Injuries", which in the future will lay the foundations for the organization of preventive activities of public authorities, local governments, enterprises, institutions, organizations regardless of ownership, including NGOs, aimed at identifying and eliminating the causes and conditions that contribute to the commission of "road" offenses, as well as identifying persons prone to their commission, and the application of measures of legal influence to correct them.

The institutional component of the organizational and legal mechanism of prevention of road traffic injuries in Ukraine is considered and it is established that the characteristic feature of the respective subjects is empowering them to identify and eliminate factors that affect the state of road accidents and the level of illegal behavior of road users. , application of preventive administrative and legal measures, bringing the guilty persons to administrative responsibility for the road offenses committed by them, constant coordination of their work within the system of subjects of prevention of administrative torts on transport.

The description of administrative and legal measures for the prevention of road traffic injuries is given, which are proposed to be considered within three blocks, including: general social measures for the prevention of administrative road torts; organizational, legal and special measures, which include forecasting accidents in traffic, certification of road safety and monitoring of road accidents.

Emphasis is placed on the need to improve and regulate the organization of coordination and interaction of subjects of administrative and legal prevention of road traffic injuries in Ukraine at the national, regional and local levels. The necessity of elaboration and approval by the resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of the Procedure for coordination of activity and interaction of executive authorities and local self-government bodies on prevention of road traffic injuries is proved. committing administrative torts on road transport, which lead to road traffic injuries, to minimize or neutralize the impact of acts that give rise to such offenses, finding ways, means of effective influence on potential factors that determine road accidents.

Based on the analysis, specific proposals are proposed for borrowing for Ukraine positive foreign experience in administrative and legal prevention of road traffic injuries, in particular through: - standardization of the legal status of participation in traffic of various types of electric vehicles such as electric bicycles, electric scooters, gyroboards electric skates, drift cards, electric bicycles, electric bikes, electric ATVs, children's electric cars, etc., by, first of all, making changes and additions to the Law of Ukraine "On Road Traffic" and the Rules of the Road; - ensuring mandatory medical examination of the driver before entering the route on public road transport; - active introduction of engineering and technical measures, which will include the arrangement of road sections with road fences, means of photo-video recording of traffic violations, which work in automatic mode, the use of mobile laboratories to monitor the operational condition of the road network, targeted supervision in compliance with safety standards. requirements for the design and technical condition of the vehicle; designing a road network and ensuring the organization of traffic, taking into account the safety of all road users.

Key words: administrative offense, administrative and legal prevention, administrative and legal measures, road safety, traffic accident, traffic accident, traffic injury, methods of prevention, crime prevention, road users, forms of prevention.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Дженчако Т.М. Координація суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму: сутність та напрями удосконалення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Випуск 2. Том 2. С. 307-312.

2. Дженчако Т.М. Використання зарубіжного досвіду як умова удосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2019. №11. С. 231-236.

3. Дженчако Т.М. Дорожньо-транспортний травматизм як об'єкт адміністративно-правової профілактики. *Юридична наука*. 2019. №12. С. 187-193.

4. Дженчако Т.М. Поняття та принципи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2020. № 4. С. 187-193.

5. Дженчако Т.М. Сучасний стан нормативно-правового забезпечення профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні та шляхи його удосконалення. *KELM*. 2020. № 3-2. С. 102-106 (Республіка Польща).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Дженчако Т.М. Систематизація дорожнього законодавства як передумова вдосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Правові та організаційні засади забезпечення*

державою правоохоронної функції: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конференції (Дніпро, 30 травня 2017 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. С. 138-140.

7. Дженчако Т.М. Місце та роль моніторингу серед спеціальних заходів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 30 жовт. 2018 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2018. С. 296-298.

ЗМІСТ

ВСТУП	15
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ	26
1.1. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні та фактори, що його детермінують	26
1.2. Дорожньо-транспортний травматизм як загальнодержавна проблема та об'єкт адміністративно-правової профілактики.....	44
1.3. Поняття, сутність та зміст адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму.....	52
Висновки до Розділу 1	78
РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ	80
2.1. Нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму	80
2.2. Суб'єкти адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, їх система, функції та повноваження.....	100
2.3. Адміністративно-правові заходи профілактики дорожньо-транспортного травматизму	119
Висновки до Розділу 2	137
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ	140
3.1. Використання зарубіжного досвіду в удосконаленні адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму.....	140
3.2. Шляхи вдосконалення вітчизняного законодавства та практики	

його реалізації у сфері адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму.....	152
Висновки до Розділу 3.....	172
ВИСНОВКИ.....	175
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	182
ДОДАТКИ.....	207

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Ключовим елементом розвитку будь-якого суспільства на сьогодні є безпека дорожнього руху, від стану забезпечення якої залежить дотримання прав, свобод та законних інтересів громадян, інвестиційна привабливість України та її статус як транзитної держави, рівень правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху, збереження здоров'я та потенціалу нації. Водночас стан дорожньо-транспортного травматизму та рівень аварійності на автошляхах країни продовжує залишатись доволі високим. Лише за останні шість років в Україні зареєстровано близько 200 тис. ДТП з постраждалими, у яких загинуло 26,5 тис. та травмовано 209 тис. осіб.

Подолання цих негативних тенденцій вбачається у комплексному застосуванні адміністративно-правових заходів, ключова роль серед яких належить заходам профілактики дорожньо-транспортного травматизму. Саме профілактика є важливим інструментом виявлення та усунення (нейтралізації) умов, причин і чинників, котрі сприяють вчиненню ДТП, однією з найважливіших форм боротьби з протиправними проявами на вулично-шляховій мережі країни, вихованні учасників дорожнього руху у дусі шанобливого ставлення до встановлених правил, норм і стандартів. Водночас, як не прикро констатувати, заходам адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму відводиться другорядна роль, що відповідно кореспондує низький рівень її ефективності у боротьбі із цими негативними явищами. Причиною цього є успадкована з радянських часів схильність відводити профілактиці вторинного значення, розглядати її не як первинний елемент загальнодержавної системи убезпечення дорожнього руху, а згадувати лише після резонансних ДТП чи значних сплесків дорожньо-транспортної аварійності.

Як наслідок, відсутність прикладів ефективного адміністративно-правового регулювання цієї сфери суспільних відносин, що можуть служити

підґрунтям для розроблення сучасних нормативно-правових актів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, призвело до загального нерозуміння у вітчизняній науковій спільноті важливості наукових досліджень цієї сфери, адже й досі не розв'язано проблему обґрунтування сучасних шляхів удосконалення профілактики правопорушень правил дорожнього руху, оновлення системи суб'єктів її реалізації, не здійснено науковий пошук іноземного досвіду організації і здійснення профілактики дорожньо-транспортного травматизму, адаптація якого була б можливою в Україні.

Проблемна ситуація в сфері адміністративно-правової профілактики ДТП поглиблюється до того ж її фактичною невизначеністю. З одного боку спостерігається її очевидна нестабільність, а з іншого зростає правовий нігілізм учасників дорожнього руху і, як наслідок, знижується ефективність протидії адміністративним «дорожнім» деліктам.

Розв'язання багатоаспектних питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, передбачає проведення цілеспрямованих наукових досліджень, яких на сьогодні виконано чимало. Варто хоча б згадати наукові праці Д.В. Белиха, В. М. Бесчастного, Д.Д. Бойка, С.І. Будника, Б.Ю. Бурбело, Р.В. Гаврілюка, Г. В. Галімшиної, А. В. Гаркуші, В.В. Гаркуші, Г. К. Голубевої, В.А. Головка, В.В. Гриценка, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, Д.С. Денисюка, О.С. Дніпрова, М. М. Долгополової, О.В. Домашенка, В. В. Доненка, В.В. Донського, О.В. Дроздова, В. В. Єгупенка, Д.В. Жидкова, В.О. Заросила, Ю.С. Коллера, В.М. Лозового, Д.В. Мамчура, Ю.І. Марценишина, О.Л. Міленіна, М. А. Микитюка, В.Ю., Микульця, Р.І. Михайлова, Р.С. Мкртчана, В.Ф. Муцко, І.В. Новосардової, П.І. Пархоменка, О.С. Петренка, А. М. Подоляки, В. Г. Поліщука, В. Й. Розвадовського, О. Ю. Салманової, А.О. Собакаря, Л.І. Сопільника, В.В. Степаненка, Є.В. Циби, А.В. Червінчука, О.В. Чудновського, С.А. Ширіної, В. М. Шудрікова, О.С. Юніна, Х. П. Ярмачі, О. Н. Ярмиша та інших вчених, які досліджували проблеми забезпечення дорожнього руху засобами адміністративного права. Однак, необхідно констатувати, що питання

профілактики правопорушень на транспорті найбільшою мірою досліджені в межах кримінально-правових наук, у той час як профілактику порушень правил, норм і стандартів у сфері дорожньої безпеки вивчено недостатньо. Дисертаційні дослідження В.В. Новікова «Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху України» (Київ, 1996 р.), А.В. Мілашевича «Проблеми профілактики адміністративних правопорушень на транспорті» (Ірпінь, 2001 р.), М.Ю. Веселова «Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні» (Київ, 2009 р.), О.В. Дудника «Діяльність Державної автомобільної інспекції у запобіганні і протидії дитячому дорожньо-транспортному травматизму» (Київ, 2014 р.), Н.В. Давидової «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні» (Дніпро, 2019 р.), В.В. Приходька «Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні» (Київ, 2020 р.) є скоріш виключенням з правил. Далеко не всі аспекти проблеми попередження дорожньо-транспортного травматизму в Україні та протидії йому можна вважати вивченими повною мірою, що й підкреслює актуальність теми дослідження.

Отже, на сьогодні існує нагальна потреба в комплексному, системному баченні процесу адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, запобігання і протидії адміністративним правопорушенням на транспорті для відтворення цього процесу в адекватному понятійному й концептуальному вимірі.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Обрана тема дисертаційного дослідження спрямована на виконання основних положень Плану заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Пріоритетних напрямків розвитку правової науки на 2011-2015 рр., затверджених постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 24.09.2010 № 14-10, Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», ухваленій указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015; Транспортної стратегії України на період до 2020 року, ухваленій

розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р; Середньострокового плану пріоритетних дій Уряду до 2020 року, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 3 квітня 2017 р. № 275-р., Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Проблематика дисертаційного дослідження відповідає Пріоритетним напрямкам розвитку правової науки на 2016-2020 рр., затвердженим на загальних зборах Національної академії правових наук України 03 березня 2016 року. Тематика дисертації відповідає Перспективним напрямкам дисертаційних досліджень на здобуття ступенів кандидата та доктора наук з юридичних спеціальностей, затвердженим рішенням Президії Національної академії правових наук України від 18.10.2013 р. № 86/11, а також відповідає плану науково-дослідницької роботи Науково-дослідного інституту публічного права «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації 0115U005495).

Мета і завдання дослідження. *Мета* дисертації полягає у з'ясуванні на основі аналізу теоретичних засад, положень чинного законодавства, практики його реалізації й міжнародного досвіду сутності та визначенні особливостей адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, виробленні науково обґрунтованих пропозицій та рекомендацій щодо її вдосконалення.

Згідно з поставленою метою визначено такі основні *завдань* дослідження:

- з'ясувати сутність дорожньо-транспортного травматизму та визначити основні фактори, що його детермінують;
- розглянути дорожньо-транспортний травматизм як об'єкт адміністративно-правової профілактики;
- визначити поняття та з'ясувати сутність адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму;
- надати характеристику нормативним джерелам убезпечення дорожнього руху і профілактики дорожньо-транспортного травматизму;

- визначити систему суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму;
- охарактеризувати адміністративно-правові заходи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму;
- окреслити основні шляхи вдосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму з урахуванням позитивного зарубіжного досвіду;
- виробити конкретні заходи, спрямовані на удосконалення вітчизняного законодавства та практики його реалізації у сфері профілактики дорожньо-транспортного травматизму.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертації є сукупність методів і прийомів наукового пізнання, що дали можливість системно дослідити адміністративно-правову профілактику дорожньо-транспортного травматизму, розкрити теоретичні засади, організаційно-правовий механізм та особливості її здійснення. За допомогою логіко-семантичного методу та методу сходження від абстрактного до конкретного поглиблено понятійний апарат (розділи 1, 2). Зокрема, наукове дослідження правових категорій: «дорожньо-транспортний травматизм», «адміністративно-правова профілактика», «форми адміністративно-правової профілактики», «методи адміністративно-правової профілактики», «моніторинг дорожньо-транспортної аварійності», «адміністративне правопорушення у сфері дорожнього руху» проведено з урахуванням основ діалектики (підрозділи 1.1, 1.2, 1.3, 2.3).

В роботі також застосовувалися й інші методи, а саме: структурно-логічний – для визначення ознак суб'єктів системи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму (розділ 2, підрозділ 2.2), логіко-юридичний – дозволив здійснити дослідження форм, методів та

адміністративно-правових заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму (підрозділ 2.3), соціологічні методи (спостереження, анкетування тощо) – для збирання й аналізу інформації, вироблення пропозицій щодо вдосконалення вітчизняного законодавства та практики його реалізації у сфері адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму; компаративний метод – для дослідження можливостей використання зарубіжного досвіду в удосконаленні адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму (підрозділ 3.1); методи юридичного моделювання, формально-правовий – для вивчення питання удосконалення адміністративно-деліктного законодавства у сфері дорожньої безпеки (підрозділ 3.2). Порівняльно-правовий метод сприяв з'ясуванню тенденцій розвитку законодавства в частині профілактики дорожніх правопорушень, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм (підрозділи 2.3, 3.2).

Нормативною базою дослідження є Конституція та закони України, міжнародні правові акти, міжнародні договори України, конституційні та правові акти інших країн, рішення Конституційного Суду України, укази Президента України, нормативно-правові акти органів виконавчої влади України. У ході дисертаційного дослідження було також використано міжнародні документи у сфері організації та забезпечення дорожньої безпеки та законодавство зарубіжних країн (Індії, Бразилії, Великої Британії, Німеччини, Польщі, Російської Федерації, Франції, Італії, США, Греції, Таїланду, Швеції, Швейцарії, Естонії, Австралії та інших країн розвинутої автомобілізації), досвід яких щодо ефективної адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму може бути імплементований в Україні.

Науково-теоретичною базою дисертації є наукові праці українських та зарубіжних вчених з питань організації роботи транспорту, забезпечення безпеки дорожнього руху, адміністративного права, теорії держави і права, філософії, логіки, соціології, окремих галузей права (кримінального, цивільного, господарського, економічної теорії тощо). У роботі використано також енциклопедично-довідкову літературу.

Інформаційну та емпіричну основу дослідження становлять: дані Державної служби статистики України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Міністерства інфраструктури України, Міністерства охорони здоров'я України, Національної поліції України, Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки), аналіз політико-правової публіцистики, довідкових видань, фактологічних матеріалів щодо адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні тощо.

Наукова новизна одержаних результатів визначається комплексним підходом до вивчення інституту адміністративно-правової профілактики в контексті застосування її основних заходів для забезпечення дорожнього руху та запобігання дорожньо-транспортному травматизму, пошуком шляхів підвищення її ефективності. У результаті виконаного дослідження сформульовано низку нових теоретичних положень, обґрунтовано висновки, рекомендації та пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України та практики його реалізації. Основні з них такі:

- здійснено комплексний науковий аналіз теоретичних засад, механізму, особливостей нормативно-правового регулювання та практики здійснення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в контексті забезпечення безпеки дорожнього руху як невід'ємної складової національної безпеки країни;

- обґрунтовано необхідність визнання дорожньо-транспортного травматизму в якості пріоритетного об'єкта адміністративно-правової профілактики, що зумовлено запобіжним характером профілактичних заходів, які на ранніх стадіях унеможливають скоєння ДТП, сприяють підвищенню правосвідомості учасників дорожнього руху, формуванню у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, визначенню потенційно-небезпечних об'єктів дорожньої інфраструктури, місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок, пошуку шляхів ефективного впливу на потенційні фактори, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність;

– обґрунтовано доцільність запровадження паспортизації дорожньої безпеки певної адміністративно-територіальної одиниці як уніфікованої форми інформаційно-аналітичної документації, що дозволить комплексно відобразити стан дорожньої безпеки, оцінити ефективність застосування профілактичних заходів, визначити потенційно-небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, визначити місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок. Запропоновано створити правові основи паспортизації дорожньої безпеки шляхом внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про порядок складання і використання паспортів дорожньої безпеки адміністративно-територіальної одиниці», яка б визначала порядок та методику здійснення дорожньої паспортизації;

– сформульовано концептуальне бачення нормативної складової організаційно-правового механізму профілактики ДТП, вдосконалення якої передбачає три варіанти розв'язання проблеми: по-перше, через доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремим розділом X-A «Профілактика дорожньо-транспортного травматизму»; по-друге, шляхом прийняття Закону України «Про профілактику правопорушень» та визначення у ньому правових основ профілактики скоєння адміністративних деліктів у дорожньому русі; по-третє, через прийняття окремого Закону України «Про профілактику дорожньо-транспортного травматизму»;

– удосконалено визначення понять «дорожньо-транспортний травматизм», «адміністративно-правова профілактика», «форми адміністративно-правової профілактики», «методи адміністративно-правової профілактики», «моніторинг дорожньо-транспортної аварійності», «адміністративне правопорушення у сфері дорожнього руху» тощо;

– удосконалено визначення поняття адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму як методологічно складного суспільного явище, яке охоплює багаторівневу систему адміністративно-правових заходів, що здійснюються органами державної

влади, місцевого самоврядування та окремими інституціями громадянського суспільства шляхом використання делегованих повноважень з метою виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність;

- удосконалено наукові положення щодо узагальнення зарубіжного досвіду адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму та визначення шляхів імплементації його позитивних надбань для України;

- охарактеризовано систему суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму та наукові положення щодо необхідності їх координації та взаємодії на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях;

- обґрунтовано доцільність створення правових основ прогнозування аварійності в дорожньому русі, що сприятиме: а) моделюванню за наявних об'єктивних і суб'єктивних умов можливого ускладнення правовідносин в дорожньому русі, ймовірності вчинення правопорушень на транспорті, підвищення аварійності транспортних засобів, поширенню дорожнього травматизму; б) запобіганню виникненню причин та умов скоєння адміністративних правопорушень; в) виробленню відповідних висновків та рекомендацій, які повинні сприяти поліпшенню стану аварійності на автошляхах країни та дотриманню належного стану безпеки дорожнього руху; г) своєчасному реагуванню на виявлені негативні причини та умови, що можуть спонукати особу до вчинення адміністративного делікта на транспорті; Запропоновано доповнити Закон «Про дорожній рух» статтею 43-1 «Прогнозування аварійності в дорожньому русі»;

- здійснено характеристику адміністративно-правових заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму, які запропоновано

розглядати у межах трьох блоків, серед яких: загально-соціальні заходи профілактики адміністративних дорожніх деліктів; організаційно-правові та спеціальні заходи, до яких віднесено прогнозування аварійності в дорожньому русі, паспортизацію дорожньої безпеки та моніторинг дорожньо-транспортної аварійності;

– охарактеризовано основні принципи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, до яких віднесено принципи: законності; ефективності; наукової обґрунтованості; диференціації і індивідуалізації; узгодженості дій суб'єктів профілактики; скоординованості дій та оперативної взаємодії суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму; пріоритету прав і законних інтересів людини і громадянина під час здійснення профілактичних заходів; пріоритету заходів профілактичного впливу перед заходами юридичної відповідальності у випадках, що не суперечать законодавству; відповідальності посадових осіб суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму за порушення дорожнього законодавства.

Практичне значення одержаних результатів визначається можливістю їх використання у:

– науковій діяльності – результати дисертаційного дослідження можуть бути взяті за основу для подальшої розробки проблем ефективного застосування заходів адміністративно-правової профілактики у подоланні дорожньо-транспортної аварійності та зниження її рівня (акт впровадження у наукову діяльність Науково-дослідного інституту публічного права від 25 лютого 2021 року);

– законотворчій діяльності – для розробки і вдосконалення законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. У результаті проведеного дослідження сформульовано ряд пропозицій щодо внесення змін і доповнень до чинного законодавства України, зокрема, до Закону України «Про дорожній рух», Кодексу України про адміністративні правопорушення тощо (довідка Науково-дослідного інституту публічного права від 25 лютого 2021

року);

- практичній діяльності – для вдосконалення діяльності суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму;
- освітній діяльності – положення й висновки дисертації знайшли застосування при викладанні дисциплін «Адміністративне право», «Адміністративна відповідальність», «Безпека дорожнього руху», а також при підготовці лекцій і навчальних посібників із даних дисциплін (акт впровадження у навчальний процес Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ від 10 лютого 2021 року).

Апробація результатів дисертації. Основні ідеї, положення та висновки, узагальнені та сформульовані у дисертації, оприлюднювалися на науково-практичних конференціях, зокрема: «Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції» (м. Дніпро, 2017 р.), «Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції» (м. Дніпро, 2018 р.).

Публікації. Основні положення, сформульовані в дисертації, відображено у семи наукових публікаціях, чотири з яких опубліковані у наукових фахових виданнях України, одна – у зарубіжному науковому виданні, а також у двох тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із основної частини (вступу, трьох розділів, що об'єднують вісім підрозділів, висновків), списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 212 сторінок, з яких 181 сторінка основного тексту. Список використаних джерел складається із 250 найменувань. Додатки розміщено на 6 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

1.1. Стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні та фактори, що його детермінують

У Резолюції, прийнятій Генеральною Асамблеєю ООН 2 березня 2010 року, № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» відзначено, що дорожньо-транспортний травматизм продовжує залишатися глобальною проблемою людства, що пов'язано із величезною кількістю випадків смертності на дорогах у всьому світі в результаті дорожньо-транспортних пригод, а також щорічним отриманням не смертельних травм внаслідок ДТП 20-50 мільйонів людей.

Такий стан безпеки дорожнього руху в світі вказує на те, що жодна країна не може дозволити собі діяти, припускаючи, що її робота із забезпечення безпеки дорожнього руху завершена. Значний прогрес в сфері безпеки дорожнього руху в країні вимагає тісної співпраці відповідних уповноважених осіб та установ, політика яких прямо або побічно впливає на безпеку людей на дорогах країни. Крім того, міжнародне співтовариство повинне зіграти роль в тому, щоб зупинити і повернути назад існуючу в даний час в світі тенденцію до збільшення кількості смертельних дорожньо-транспортних травм, визнаючи дорожньо-транспортний травматизм серйозною проблемою охорони здоров'я і розвитку, а також активізуючи зусилля, спрямовані на його запобігання [1].

Щорічно в результаті дорожньо-транспортних пригод в світі гине близько 1,3 мільйона осіб, отримують травми від 20 до 50, інвалідами стають більше 8 мільйонів. Приблизно 50% жертв дорожніх інцидентів - це пішоходи, мотоциклісти і велосипедисти. Найбільш вразливою категорією так званих «смертників» є мотоциклісти, на їх частку припадає 23% від усіх смертельних

випадків. На частку пішоходів припадає 22%, велосипедистів 4% смертей в дорожньо-транспортних подіях. Серед п'яти ключових факторів ризику, які призводять до сумних наслідків, Всесвітня Організація Охорони здоров'я назвала управління автотранспортом у нетверезому стані, нехтування ременями безпеки, порушення швидкісного режиму, відсутність у мотоциклістів шоломів, а в автомобілях автокрісел. Щорічний економічний збиток від ДТП становить понад 520 млрд. доларів США.

Проблема значного рівня дорожньо-транспортної аварійності, а відтак і як наслідок дорожньо-транспортного травматизму залишається актуальною для світової спільноти, свідченням чого є не лише гучні гасла, але й конкретні кроки, спрямовані на подолання або хоча б зменшення рівня смертності та травм на дорогах. Десятиліття дій по забезпеченню безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки, офіційно проголошене Генеральною Асамблеєю ООН в березні 2010 року, було спрямоване, насамперед, на значне зниження захворюваності і смертності від дорожньо-транспортного травматизму. Незважаючи на те, що на міжнародному рівні вживаються заходи щодо проектування більш безпечних конструкцій автомобілів, на жаль існує брак в частині проектування доріг та інфраструктури, ефективності діяльності правоохоронних органів та поліції, післяаварійного надання допомоги постраждалим тощо. Дослідники згаданої сфери мають уявлення про нагальні проблеми забезпечення дорожньої безпеки вже більше сорока років. Водночас, попри вживані заходи, суттєвого поліпшення ситуації на автошляхах світу не відбулося, що головним чином пояснюється тими обставинами, що у великій кількості досліджень вимірюються лише проміжні результати, такі як зміна поведінки або знань, а не фактичні результати в цій сфері. Рамки цієї карти фактичних даних і прогалин повинні охоплювати відповідні дослідження в секторі безпеки дорожнього руху в усіх країнах і представляти ефективність втручань з точки зору, в основному, травм в результаті дорожньо-транспортних пригод в якості їх результату. Необхідні заходи втручання фахівцями поділяються на п'ять широких категорій: людський фактор, фактори транспортних засобів та захисні пристрої,

проектування доріг, інфраструктура та управління дорожнім рухом, дошпитальна допомога після аварій, а також правова та інституційна основа забезпечення дорожньої безпеки.

Всесвітня організація охорони здоров'я у 2004 році вперше опублікувала свою Всесвітню доповідь про попередження дорожньо-транспортного травматизму, у якій основну увагу приділено дорожньо-транспортним пригодам і смертельним наслідкам як проблемі охорони здоров'я в усьому світі. У цій доповіді також слушно наголошено про те, що без вжиття нових заходів убезпечення дорожнього руху дорожньо-транспортний травматизм стане третьою за значимістю причиною смерті у всьому світові. Саме від тоді після публікації цієї доповіді деякі національні і міжнародні агентства і групи громадянського суспільства почали приділяти більше уваги проблемі безпеки дорожнього руху, а Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй, Всесвітня асамблея охорони здоров'я та Виконавчий комітет ВООЗ навіть прийняли ряд резолюцій у 2004, 2009, 2011, 2016 роках. Крім цього було проведено дві Глобальні міністерські конференції з безпеки дорожнього руху в Москві (19-20 листопада 2009 року) і Бразилії (18-19 листопада 2015 року). ВООЗ також випустила чотири Глобальних звіти про стан безпеки дорожнього руху в 2009, 2013, 2015 і 2018 роках, які надають загальну оцінку стану безпеки дорожнього руху у 180 країнах світу. Такі дані були отримані від національних урядів з використанням стандартної форми опитування. Було засвідчено пряму залежність загального рівня смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод в світі від різниці у доходах і регіонів. У країнах з низьким і середнім рівнем доходу щорічно відзначається найвищий рівень смертності в результаті дорожньо-транспортних пригод – 24,1 на 100 000 чоловік, в той час як в країнах з високим рівнем доходу найнижчий показник – 9,2 на 100 000 осіб, тобто більше половини. У країнах з низьким і середнім рівнем доходу дорожній травматизм неухильно зростає і тепер входить в десятку основних причин смертності. Більше 50% жертв – пішоходи, велосипедисти та мотоциклісти, і ДТП стало основною причиною смерті молодих людей у більшості країн. У той

час як більшість країн з високим рівнем доходу мають добре відпрацьовану політику безпеки дорожнього руху, багато країн з низьким рівнем знаходяться в процесі створення національних регулюючих органів і стійких потоків фінансування для підтримки великомасштабних заходів, які мають бути систематично спрямовані на усунення ризикованої поведінки і характеристик безпеки транспортних засобів та дорожньої інфраструктури [2; 3].

Зростанню кількості дорожньо-транспортних пригод в країнах, що розвиваються, сприяє швидка автомобілізація та низька якість систем дорожнього руху і відсутність у керівництва країною здатності керувати процесами убезпечення дорожнього руху [4; 5].

Суттєво занепокоює факт, що на місці ДТП в 70-80% випадків перша медична допомога зовсім не надається, при цьому 57-60% постраждалих гине. Летальність під час транспортування постраждалого складає 9-12%, на госпітальному етапі - 18-20% і більше. Статистика також свідчить, що в Україні на 100 постраждалих в ДТП гине 14-16 чол., в той час як в Англії та Німеччині 4-6 чол., в США до 2 чол. Такий негативний стан проблеми в Україні частково пов'язаний з тим, що за останні роки служба швидкої медичної допомоги зазнала значних втрат як в медичному обладнанні і оснащенні, так і в кваліфікованих кадрах в зв'язку з недостатнім фінансуванням швидкої допомоги. Все це призвело до значного погіршення надання кваліфікованої медичної допомоги. Так в 18-22% випадків у лікарів швидкої допомоги зустрічаються діагностичні помилки, в 10-15% - виконуються необґрунтовані виклики. Наші дослідження показали, що шок та його наслідки є основною причиною смертельних випадків (від 30% до 80%), а через неправильну тактику лікування та різні лікарські помилки інвалідизація постраждалих досягає 65-70%. Найбільш частими причинами дорожньо-транспортного травматизму в Україні (в містах та на автошляхах) є перевищення швидкості, зіткнення та перекидання автомобілів, відповідно 52% та 22%, при цьому до 70,3% гинуть водії. Проблема безпеки дорожнього руху органічно пов'язана з проблемою надійності праці водія. Так, у Франції в 73%, в Англії – 80%, в США – 85%

ДТП виникають по вині водіїв. Відомо, що в Україні 2/3 всіх автоаварій трапляється тому, що водії не встигають правильно прийняти рішення в складних дорожньо-транспортних ситуаціях. Статистика свідчить, що в нашій країні від 2 до 5% водіїв абсолютно не здатні до керування автомобілем. А тому виділення і вивчення факторів, що впливають на роботу водіїв, вивчення їх стану здоров'я та психофізіологічного стану є важливою задачею медичної науки і держави в цілому. Лікування постраждалих в ДТП коштує суспільству досить дорого, особливо тяжких і поєднаних травм, які потребують довгого періоду лікування або витрат по інвалідності. Наприклад, в США економічні витрати в ДТТ за рік складають 2% національного доходу, або до 50 мільярдів доларів, у Німеччині – до 23 мільярдів марок. В Україні на сьогодні ми не маємо точних даних, але зважаючи на ту кількість постраждалих, поранених та загиблих, можна сказати, що автодорожній травматизм спонукає до дуже великих матеріальних затрат нашого суспільства. Все вищесказане свідчить, що система профілактики дорожньо-транспортного травматизму, зменшення летальності та інвалідності повинна виходити на рівень державних програм. Саме життя підказує необхідність розробки послідовних міжвідомчих заходів, направлених на вирішення цієї важливої проблеми [6].

Україна не є виключенням. Лише у 2020 році на українських дорогах сталося понад 168 тисяч ДТП, з яких близько 26 тисяч – з постраждалими. За цей же період в цілому загинув 3541 чоловік, в тому числі 168 дітей, +1198 пішоходів і 235 велосипедистів.

У 2020 році відбулося 7641 ДТП, де загинули або травмувалися пішоходи. Так, життя позбулися 1198 пішоходів, а травми отримали 6959 осіб. Крім того, було зафіксовано 4432 ДТП за участю дітей, в яких загинуло 168 неповнолітніх, а травмувалися 3957. Також відбулося 1768 аварій, де загинули або травмувалися велосипедисти. Всього жертвами стали 235 осіб, травми отримали – 1610 осіб.

Відзначимо, що в порівнянні з 2019 роком, загальна кількість ДТП зростає майже на 8 тисяч. У 2019 їх відбулося 160 тисяч. У той же час, кількість ДТП із

загиблими і постраждалими майже не змінилося: в 2019 їх відбулося на сотню менше. Однак, частка ДТП з постраждалими від загальної кількості аварій, в порівнянні з 2019 роком, навіть зменшилася і становить 15,7% (в 2019 році - 16,2%). Це пояснюється зростанням числа випадків, де ніхто не постраждав і загиблих.

Більше того, починаючи з 2015 року кількість аварій невпинно зростає. Наприклад у 2015 і 2016 роках було зафіксовано майже 140 тисяч ДТП, а вже в 2017 – вже 162 тисячі. Протягом останніх трьох років частка ДТП з постраждалими від загального числа ДТП коливається в межах 16% [7].

Яскравим прикладом може бути й те, що за перший місяць, від моменту запровадження автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (ПДР), було сплачено штрафів на загальну суму 37,7 млн грн. [8].

Патрульна поліція також представила звіт по аваріям, що трапилися за 2020 рік і розповіла про основні причини ДТП, що відбулися в нашій країні. Так, у 2020 році було зафіксовано 168 107 ДТП - на 7 432 більше, ніж за 12 місяців 2019-го. 26 140 з них призвели до травм і забрали 3 541 людське життя (у 2020 році - 32 736 травмованих і 3 454 загиблих). Що ж до безпосередніх причин аварії, то основними поліція назвала такі порушення ПДР, які призвели до дорожніх пригод: перевищення швидкості порушення правил маневрування порушення правил проїзду на перехресті порушення правил проїзду по пішохідних зонах недотримання дистанції [9].

Суттєве зростання кількості дорожніх пригод у перше півріччя 2021 року підтверджує офіційна статистика: з 1 січня по кінець червня 2021 року в Україні зареєстрували більше 86 тис. ДТП. Для порівняння: у цей самий період 2020 року загальна кількість аварій перевищувала 72 тисячі. Висновки очевидні: водії не стали їздити обережніше, а підвищені штрафи на зменшення аварійності не вплинули [10].

Така ситуація на автошляхах країни свідчить про необхідність зменшення аварійності на дорогах та потрібності впровадження системи, суть якої полягала б у аналізі правопорушень і прийнятті рішень щодо перездачі

посвідчення водія на право керування транспортним засобом. Якщо кількість порушень водія за попередньо визначений строк перевищила норму, то він в обов'язковому порядку має занову складати теоретичні й практичні іспити у СЦ МВС, аби поновити право на керування.

Отже, загальна ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні свідчить очевидну недосконалість загальнодержавної системи убезпечення дорожнього руху та наявність нагальних проблем, серед яких найбільш очевидними наразі є:

проблеми першого рівня – це проблеми, очевидні при поверхневому аналізі дорожньо-транспортних пригод: порушення водіями або іншими учасниками дорожнього руху існуючих Правил дорожнього руху (швидкість руху, нетверезий стан, ігнорування вимог дорожніх знаків тощо); невідповідність доріг або технічних засобів регулювання дорожнього руху технічним нормам, правилам, стандартам; недостатня розвиненість служб порятунку й медичної допомоги потерпілим при ДТП;

проблеми другого рівня – виявляються при більш глибокому аналізі проблем першого рівня: неясність, нелогічність й суперечливість законодавства (Правил дорожнього руху); відсутність системного контролю над учасниками дорожнього руху, фізичним та психологічним станом водіїв; слабкий контроль над станом доріг та транспортних засобів з погляду їх безпеки; незадовільний рівень навчання водіїв і проведення іспитів для отримання права керування транспортними засобами;

проблеми третього рівня – майже повністю сховані: недостатнє розуміння проблем безпеки дорожнього руху посадовими особами, що ухвалюють рішення на державному рівні; незадовільність, примітивність й неточність існуючих цільових програм та заходів з підвищення безпеки дорожнього руху; неясність взаємовідносин між органами влади в сфері безпеки дорожнього руху та відсутність координації між ними; неефективність розподілу повноважень, ресурсів та відповідальності між органами влади. Без вирішення проблем цього рівня неможливо вирішити проблеми першого та другого рівнів [11].

Така ситуація в цілому є очевидною, адже характерними детермінантами проблем забезпечення дорожнього руху є наявність певних причин, умов, факторів та інших підстав, які безпосередньо створюють підґрунтя для поширення дорожньо-транспортного травматизму, збільшення кількості ДТП та постраждалих в них осіб, дестабілізації ситуації на автошляхах країни.

Причини та умови, що зумовлені взаємодією цілого ряду чинників соціального характеру, формують негативне ставлення до встановлених норм дорожньої поведінки, до основних моральних цінностей суспільства, до правил, норм і стандартів дорожньої безпеки. Їх прояв спостерігається на різних рівнях: суспільства, колективу, сім'ї, окремої особистості.

Досліджуючи причини адміністративних правопорушень, насамперед тих, що вчиняються в дорожній галузі, А.В. Бутков, дійшов висновку про взаємозв'язок злочинів та адміністративних правопорушень, а також «про можливість переростання останніх в більш серйозні і суспільно небезпечні діяння – злочини [12, с. 25]». У зв'язку з цим своєчасні заходи виховного та карального впливу можуть перешкодити переростанню адміністративних правопорушень в більш тяжкі – кримінальні. Подібні думки неодноразово висловлювалися різними вченими-адміністративістами. Так, Б.В. Росинський вказує на те, що «кінцевою метою практики застосування адміністративних покарань є часткова і загальна превенція адміністративних та інших правопорушень. Певною мірою адміністративні санкції попереджають злочини [13, с. 630]».

З іншого боку Є.Є. Гензюк пропонує замість категорії «причини і умови здійснення адміністративних правопорушень» використовувати поняття «фактор». На його думку, «з урахуванням розвитку адміністративної деліктології поняття «фактор» необхідно для початкового, загального орієнтування в колі явищ і процесів, що впливають на адміністративні проступки та пов'язані між собою. Можливо, що на наступному етапі становлення нового наукового напрямку розкриється взаємодія виявлених

чинників: спочатку через функціональні, а пізніше – причинно-наслідкові залежності між ними [14, с. 72]».

Яскравим прихильником теорії факторів свого часу був А.А. Жижиленко [15, с. 43]. Прихильники даного вчення замінювали причини факторами (іноді по черзі називаючи те чи інше явище то фактором, то причиною). Факторами ж іменувалися явища, процеси, які, по суті, не породжують злочини, а лише полегшують їх вчинення (умови).

На думку відомого вченого-адміністративіста, професора Є. В. Додіна, теорії факторів було властиво багато недоліків, які не раз піддавалися критиці. Найбільш істотні з них наступні:

1) факторами замінювалися такі категорії, як причини і умови, що сприяють вчиненню правопорушень, між якими об'єктивно існують відмінності. Ці відмінності повинні бути точно визначені правовою наукою не тільки в інтересах розвитку власне наукової доктрини, а й, перш за все, пошуку вірних шляхів боротьби з правопорушеннями і практичної реалізації результатів таких пошуків;

2) виділяючи соціальні чинники, наприклад економічні, представники соціологічної школи вичерпували останні убогістю, безробіттям (що, на їх погляд, цілком усунути в умовах експлуаторського суспільства), а також високими цінами на продукти першої необхідності та ін. [16, с. 26-32].

Хоча роботи представників теорії факторів мали історико-пізнавальну цінність, скрупульозна фіксація всіх різнопланових явищ, що впливають на деліктні прояви і позначаються єдиним терміном «чинники», не дозволила їм зробити науково обгрунтований аналіз соціальної суті деліктності, виявити, що ж її породжує і що сприяє вчиненню правопорушень і збереженню деліктності.

Не претендуючи на безальтернативність наших тверджень, тим не менш будемо оперувати двома категоріями – «причина» і «умова» скоєння адміністративного правопорушення. Причина – це явище, що породжує, виробляє інше явище – наслідок [17, с. 11-12].

В якості причини повторних правопорушень називається недостатня репресивність санкцій. Повторне вчинення адміністративного правопорушення свідчить про його більшу суспільну небезпеку, що обумовлює необхідність застосування більш тяжкого покарання.

Умовами явища на відміну від причин називається комплекс явищ, які самі не можуть породити безпосередньо дане явище – наслідок, але, супроводжуючи причин у просторі і часі і впливаючи на них, забезпечують певний їх розвиток, необхідний для виникнення слідства [18, с. 95].

Пізнання різноманітного характеру причин і умов протиправної поведінки вимагає їх класифікації. В якості критеріїв дослідники, що займаються цією проблемою, виділяють напрямки діяльності держави (його органів і громадських об'єднань), де зосереджені ті протиріччя і недоліки, які породжують протиправний спосіб життя, сприяють його прояву і росту адміністративної деліктності. У скоєнні адміністративних правопорушень велика роль конкретної життєвої ситуації, яка часто виконує роль не причини, а умови, що сприяє вчиненню адміністративного правопорушення. Так само відбувається й в дорожньому русі, де вчиняється величезна кількість адміністративних деліктів, які викликають дорожньо-транспортний травматизм, а відтак детерміновані певними причинами, умовами та факторами. Останній термін розглядається як близький до понять «причина» і «умова», але нерівнозначний їм. Його значення ширше останніх. Поняття «чинники, що впливають на вчинення адміністративних правопорушень» в сфері дорожнього руху, включає в себе безпосередні причини і умови здійснення адміністративних проступків, а також обставини, що впливають на їх вчинення.

Аналіз стану аварійності на автошляхах країни засвідчив те, що основними причинами підвищення рівня дорожньо-транспортного травматизму у 2020 році були: порушення правил маневрування (69252 ДТП); перевищення безпечної швидкості (38768 ДТП); недотримання дистанції (28259 ДТП); порушення правил проїзду перехресть (11390 ДТП); керування транспортним засобом у стані сп'яніння (4522 ДТП); порушення правил надання

безперешкодного проїзду (2101 ДТП); порушення правил проїзду пішохідних переходів (2075 ДТП); виїзд на смугу зустрічного руху (1739 ДТП); перевищення встановленої швидкості руху (1620 ДТП); порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу (1548 ДТП); порушення правил обгону (1291 ДТП); перехід пішоходів у невстановленому місці (1086 ДТП); порушення правил утримання автодоріг та вулиць (632 ДТП); керування несправним транспортним засобом (535 ДТП); неочікуваний вихід на проїзну частину (497 ДТП); порушення правил перевезення вантажів (341 ДТП); перевтома, сон за кермом (225 ДТП); порушення правил проїзду залізничних переїздів (149 ДТП); порушення техніки безпеки пасажиром (116 ДТП); порушення правил перевезення пасажирів (96 ДТП); порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів (62 ДТП) тощо. Лише за останні три роки (2017-2020 рр.) на місцях (ділянках) концентрації ДТП сталися 950 ДТП, в яких загинуло – 87 та травмовано – 496 осіб.

Відтак, як бачимо термін «причина» є тим явищем, яке обумовлює або породжує інше явище. В даному випадку це конкретні дії певної особи-учасника дорожнього руху, пов'язані із його неналежною (а подекуди й протиправною) поведінкою, через яку вчиняється адміністративне правопорушення, завдаються збитки державі, суспільству або окремій особі.

Цікавим є те, що Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р, визначено основні причини виникнення проблеми безпеки дорожнього руху, серед яких:

відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод; сучасної системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками; ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; належної інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних

рішень щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема під час розроблення та внесення змін до містобудівної документації місцевого рівня; бачення пріоритетів інтересів видів транспорту під час прийняття рішень у сфері організації та безпеки дорожнього руху в частині забезпечення принципів сталого розвитку населених пунктів, зокрема сталої міської мобільності; загальна застарілість парку автотранспорту, що не дає змоги повністю використовувати переваги від систем активної та пасивної безпеки, які пропонуються в останніх моделях транспортних засобів; інтенсивність транспортного та пішохідного руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі; невідповідність стандартів безпеки дорожнього руху сучасним вимогам; недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов;

низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; заходів з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; впровадження сучасних технологій проектування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури [19].

Водночас, примітним є те, що у Стратегії вказано лише про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму, хоча правильним було б казати про профілактику ДТП в цілому. І це було б дуже слушним, адже недостатня робота органів виконавчої влади в попередженні і профілактиці

адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, на думку вчених, також є причиною зростання числа порушників дорожнього руху і веде до збільшення кількості скоєних ДТП [20, с. 7].

Причиною виникнення суті (наприклад, події на дорозі в процесі руху) виступають об'єктивні умови, при яких зародження цієї сутності невідворотно. В даному випадку об'єктивні умови не залежать від волі і свідомості людини, від яких би то не було його бажань, примх або капризів. Тому порушення ПДР (свідомо чи несвідомо) – це тільки створення умов, під час яких може виникнути аварійна ситуація на дорозі (а може і не виникнути), але воно – це порушення «чисто людська дія», суб'єктивне за своєю природою - не є причиною самої події.

Сутністю ж ДТП може виступати тільки результат впливу певних фізичних сил, що виникли під час руху матеріального об'єкта і перетину траєкторії матеріальних об'єктів, що рухаються в одній площині (наприклад, зіткнення) або під час зміни траєкторії одного об'єкта, при якому виникли сили не були своєчасно погашені і викликали подію (наприклад, перекидання). Така подія як аварія або катастрофа в дорожньому русі (ДТП) за своєю природою - явище об'єктивне, а це означає, що і сутність цієї події теж носить об'єктивний характер, а ось причини появи умов їх вражаючих залежать як від поведінки людей - і учасників руху, і які не беруть участі в ньому оточуючих, так і «поведінки» їх матеріального оточення - «поведінки» елементів і компонентів інфраструктури транспортної та / або навколишнього природного середовища або їх спільного негативного впливу на систему «дорожньо-транспортний процес».

За даними статистики видно, що в більшості випадків винуватцями дорожньо-транспортних пригод є водії транспортних засобів, які свідомо порушують правила дорожнього руху або халатно ставляться до своїх обов'язків, і не замислюються про наслідки. Близько 15% аварій відбуваються водіями з малим досвідом водіння і стажом керування до трьох років.

Найчастіше аварії трапляються і через перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, а також керування в нетверезому стані. З метою зменшення аварійності на дорогах, починаючи з 01 червня 2020 року, у країні запрацювала система автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху. На цей час працюють 48 комплексів автофіксації. При цьому варто зауважити, що на тих ділянках автодоріг, де розміщені такі камери, кількість ДТП зменшилася втричі. На сьогодні поліцією підготовлено декілька законодавчих ініціатив, зокрема це посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння, можливості зупинки транспортного засобу для перевірки стану водія, підвищення розміру штрафу за порушення правил дорожнього руху пішоходами тощо [21].

Окреслені вище причини дорожньо-транспортного травматизму не є одиничними. Такі вчені, як Лазуткін М.І., Журавель С.М., Журавель М.О., визначають наступні причини, що сприяють поширенню дорожньо-транспортного травматизму, а саме:

- підготовка водіїв, що не встигає за ростом автомобілізації;
- відсутність жорсткого контролю за регулюванням поведінки учасників дорожнього руху;
- відсутність чітких, обов'язкових правил і санкцій за керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння, перевищення швидкісного режиму, а також невикористання мотоциклетних шоломів, ременів безпеки і дитячих утримуючих пристроїв;
- відсутність чіткого регулювання інфраструктури, включаючи проектування і будівництво дорожньо-транспортних систем, з тим щоб вони відповідали передовим зразкам безпеки;
- несвоєчасна розробка якісних стандартів щодо транспортних засобів [22, с. 180].

Інші вчені в узагальненому вигляді виділяють такі причини і умови скоєння правопорушень:

– прийняття нормативно-правових актів без урахування реальних життєвих потреб населення, тобто не в повній мірі відповідність їх повсякденним потребам;

– колізії законодавства;

– високий показник і зростання кількості безробіття в суспільстві;

– соціально-адресна незахищеність окремих категорій населення;

– низька якість і рівень життя населення;

– труднощі в адаптації членів суспільства в нових умовах життя, які виникли в результаті переходу від однієї системи державного управління в іншу нову систему публічного адміністрування;

– різке розшарування в суспільстві;

– низький рівень освіченості населення;

– відсутність належного рівня забезпечення житлом населення;

– відсутність стабільного розвитку;

– порушення соціальної справедливості;

– послабшення громадських і сімейних відносин тощо [23].

Як бачимо, причини та умови скоєння дорожньо-транспортних пригод певним чином відрізняються від факторів. Причини ДТП мають переважно індивідуальний характер, пов'язані із особистістю конкретного учасника дорожнього руху, його поведінкою, мотивацією до підтримання рівня дорожньої безпеки, безумовного дотримання правил дорожнього руху тощо. До таких причин можна віднести: недотримання правил дорожнього руху учасниками цього руху; застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які викликають їх замети, перекидання або втрату керування під час руху і створюють можливість поломок і псування механізмів, що призводять до аварійних ситуацій; зниження працездатності водіїв внаслідок перевтоми, хвороби або під впливом факторів, що викликають зміну самопочуття і сприйняття обстановки руху; незадовільний технічний стан транспортних засобів; неправильне розміщення та кріплення вантажу, що

приводить до втрати управління, стійкості, зміни режиму роботи механізмів, відмови в роботі; незадовільне обладнання та утримання елементів дороги і дорожньої обстановки; незадовільна організація дорожнього руху та ін. [24].

Названі причини прямо пов'язані із конкретною людиною, що є учасником дорожнього руху, і яка зобов'язана миттєво реагувати на зміну інших елементів транспортно-дорожнього комплексу та певним чином компенсувати їх вплив, домагаючись встановлення необхідного режиму руху. Однак така впевненість обґрунтована не в повній мірі. Багато ДТП, що прямо не пов'язані з поведінкою і станом водіїв, відбуваються через недосвідченість, недоброчесність або недбалість певних посадових осіб, прикладом тому можуть бути дорожні події через дефекти транспортних засобів, погане освітлення вулиць, стан проїзної частини, неправильна розмітка вулиць, невірне встановлення дорожніх знаків, порушення режиму дії світлофорів і т.п. [25].

На відміну від систем автоматичного регулювання людина не має запрограмованої системи відповідей на всі випадки наявної дорожньо-транспортної ситуації. Розглядаючи можливі варіанти вирішення конкретної дорожньої задачі в обмежений період, такий учасник дорожнього руху може допускати помилки, кількість яких збільшується при втомі. При цьому, помилково вважають водії, під час скоєння ДТП, викликане перевищенням швидкості, неправильним обгоном, неправильним поворотом, недостатньою видимістю вночі, навіть наїздом на велосипедиста або пішохода на дорозі, що причинами таких пригод стали важкі умови руху, зумовлені особливостями дороги [25].

На сьогодні дорожня галузь є доволі інноваційною сферою, а відтак факторним простором причин ДТП можна відзначити:

- доповнення потенціалу толерантності доріг потенціалом інформаційних технологій;
- створення систем супроводу водія на маршруті, що допомагають завчасно сповіщати водія про небезпеку;

- оновлення ідеології безпеки дорожнього руху;
- стримування зростання моторизованої мобільності перекладу потреби в мобільності на громадський транспорт, поліпшення умов пішоходам і велосипедистам шляхом реалізації потенціалу землекористування;
- недолік необхідних знань у проєктувальників в сфері організації і безпеки руху і служб експлуатації і ремонту технічних засобів організації руху;
- зруйнованість системи взаємодії розробки, експлуатації і нагляду в сфері дорожнього руху, а нова система з наукової підтримкою ще не створена.

Крім цього, фактори, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм, як загальнодержавну проблему сучасності, можна об'єднати в такі групи, а саме:

соціально-демографічні (фактори, пов'язані з урбанізацією, міграцією населення, змінами статево-вікової структури населення і т.д.);

економічні (фактори, пов'язані з проблемами добробуту, рівнем безробіття, економіки, промислової інфраструктури і т.д.);

соціальні та соціально-психологічні (фактори, пов'язані з ослабленням традиційних форм соціального контролю за особистістю в зв'язку з урбанізацією, роллю сім'ї у вихованні дітей, зайнятістю жінок, освітнім рівнем населення, стану, психофізичного здоров'я окремих соціальних груп);

організаційно-правові (фактори, обумовлені станом нормативно-правового забезпечення на рівні регіонів, органів місцевого самоврядування, професійної підготовленості представників влади, державних службовців, посадових осіб і т.д.). Така класифікація дуже приблизна і умовна, але, маючи на увазі її аналоги в кримінології, вважаємо, що при всій незорості факторів адміністративної деліктності їх можна вивчати лише тоді, коли вони об'єднані в групи [26].

Наявність хоча б одного із зазначених факторів вже є передумовою подальшого порушення водієм або іншим учасником дорожнього руху ПДР, що в підсумку може призвести до вчинення особою ДТП. У нашій країні нерідко при розслідуванні дорожньо-транспортної пригоди виявляється одночасно

наявність багатьох з них. Тому заходи щодо їх усунення та попередження ДТП вимагають негайного здійснення. Також варто відзначити, що забезпечення безпеки дорожнього руху носить комплексний характер, тому заходи щодо попередження та профілактики ДТП повинні мати всебічну спрямованість. Саме профілактика дорожньо-транспортного транспортного травматизму являє собою складний і багатогранний процес, для здійснення якого державні органи повинні об'єднати свої зусилля і, широко використовуючи пропаганду і агітацію, викликати в масах свідоме ставлення до боротьби з різними порушеннями правил руху транспорту та його експлуатації. Крім того, профілактика є однією зі сфер соціального управління, що впливає на причини, умови і на саму аварійність з метою запобігання її самодетермінації [27]. Профілактичні заходи здійснюються різними державними і громадськими інституціями і в сукупності повинні представляти систему попередження проступків на транспорті, яка проявляє себе через конкретні форми діяльності. Системний підхід до попередження аварійності, і дорожньо-транспортних пригод, передбачає зокрема, комплексність здійснюваних заходів, взаємодію суб'єктів профілактики, що можна досягти тільки шляхом планування профілактичної діяльності, правових та організаційних заходів щодо її координації; глибоке розуміння механізмів взаємодії різних ланок попереджувальної діяльності [28, с. 167-173].

Відмінності в характері причин і умов, що сприяють протиправним проявам, породжують різноманітність засобів, які можуть бути використані для їх нейтралізації або усунення. Пріоритетне місце серед них займають, безумовно, засоби економічного характеру, що володіють найбільшою силою впливу на причини та умови, що містяться у всіх сферах життєдіяльності суспільства, що визначають зміст і результативність багатьох інших заходів попередження адміністративної деліктності. Дійсним знаряддям в цій боротьбі є правові, зокрема адміністративно-правові засоби, які здатні не тільки впливати на особистість громадянина, що порушує встановлені

адміністративно-правові норми, а й значною мірою нейтралізувати окремі причини і умови, що сприяють скоєнню порушень ПДР.

Підсумовуючи викладене, дорожньо-транспортний травматизм, вважаємо за доцільне, визначити в якості інтегрального компонента безпеки дорожнього руху, стан якого є прямим показником ефективності чи неефективності реалізації нормотворчих та правозастосовних заходів, спрямованих на виключення реальних і потенційних загроз для учасників дорожнього руху, ступеня та якості їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

На підставі аналізу дорожньо-транспортних пригод можна дійти висновку, що розміри аварійності знаходяться в прямій залежності від наступних основних факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм в Україні: чисельність населення та транспортних засобів; ступінь розвитку дорожньо-транспортних мереж та їх технічний стан; структура та обсяг транспортних потоків; технічний стан парку транспортних засобів; культура і дисципліна учасників дорожнього руху, в тому числі рівень професійної підготовки водіїв; морально-етичні норми учасників дорожнього руху; система невідворотності покарання за скоєні порушення ПДР; взаємодія транспортних засобів різного призначення та відомчої належності; недосконалість чинного законодавства, що регламентує організацію пішохідного руху і нагляд за ним; властивості технічних, організаційних та інформаційних систем убезпечення дорожнього руху; низький рівень реалізації профілактичних заходів.

1.2. Дорожньо-транспортний травматизм як загальнодержавна проблема та об'єкт адміністративно-правової профілактики

Зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками продовжує залишатися одним з основних завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Пов'язано це із тим,

що питання безпеки на дорогах України перейшло із площини дорожньої статистики до площини національного лиха, адже щодня трапляються серйозні аварії, які призводять до масової загибелі і травмування людей. Лише за останні роки в ДТП на мирних дорогах України загинуло вчетверо більше українців, ніж за той же період у зоні бойових дій на сході країни. Кожні 15 хвилин на українських дорогах трапляються аварії, при цьому на 100 ДТП доводиться 15 смертей. Це один з найвищих показників в Європі: у 7-8 разів більше, ніж в Німеччині і Португалії і в 3-4 рази, ніж у Франції і Угорщині. Щодня Україна втрачає в аваріях близько 10 осіб.

Згадана сфера, як складна, неоднорідна та технічно-динамічна система, є конгломератом різноманітних корелюючих між собою елементів, що функціонують з єдиною метою – забезпечення суспільства комфортними та безпечними перевезеннями. Охоплюючи просторове переміщення пасажирів та вантажів, дорожній рух не є стихійним процесом, а виступає в якості складної дорожньо-транспортної системи держави, головна роль в убезпеченні якої належить саме людині. Роль держави в упорядкуванні суспільних відносин, що виникають між учасниками дорожнього руху, не можна недооцінювати. Саме їй відводиться стратегічна роль в організації та регулюванні руху; встановленні правил просторового переміщення пасажирів і вантажів; матеріалізації різноманітними органами виконавчої влади, органами управління автомобільним транспортом, органами місцевого самоврядування фінансово-економічної, тарифно-установчої, науково-технічної та суспільно-спрямованої політики; здійсненні дозвільної діяльності на автомобільному транспорті; реалізації контрольних-наглядових заходів щодо убезпечення дорожнього руху [29, с. 65-72].

Попри те, що безпека дорожнього руху виступає в якості ключового фактору забезпечення якісних, швидких та комфортних перевезень, дотримання прав та законних інтересів учасників руху, розвитку транспортного сектора економіки країни, і відповідно, передбачає застосування різних засобів регулювання, на жаль, ступінь державного впливу на процеси, що відбуваються

у дорожно-транспортній сфері, є недостатньо активним щодо заявлених цілей. Особливо це стосується правових аспектів проблеми, оскільки наявність широкого кола підзаконних нормативно-правових актів заважає в отриманні об'єктивно необхідної інформації про стан дорожньої інфраструктури, організації та безпеки руху, реалізації необхідних контрольних-наглядових заходів [29, с. 65-72].

Основу поняття безпеки дорожнього руху складає термін «безпека», яка розглядається як стан захищеності, що сягає коріннями середніх віків. Саме тоді, під впливом регулярних ворожих нападів, трансформувалися уявлення про безпеку, як про перехідну загрозу. Безпека почала сприйматися як перманентна загроза, що має ймовірнісний характер. Таке розуміння безпеки відобразилося в мові та увійшло до тлумачних словників, а тепер стало ще й основою для наукових досліджень, сучасних доктрин і концепцій національної безпеки.

Серед українських вчених в основному переважає розуміння «безпеки» з позиції «стаціонарного» підходу, що стало досить популярним після прийняття свого часу Концепції (основ державної політики) національної безпеки України, де остання трактувалась як «стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз» [30]. Деякі вчені так само безпеку розуміють з позиції «низького рівня загроз» та трактують її «як стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз» [31, с. 53].

Безпека є одним з найбільш значущих суспільних благ, оскільки без її забезпечення неможливо створення умов для сталого соціально-економічного зростання.

До об'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху належать транспортні засоби, учасники дорожнього руху, дороги та придорожні пристрої й устаткування, технічні засоби, фахівці з організації та управління дорожнім рухом і т.д.

Відповідно до загальної теорії функціонування подібного роду системи є процесом досягнення поставленої мети при наявності ресурсів, певної організаційної структури, технологічних процесів та умов зовнішнього середовища. В ідеальних умовах при оптимальній організаційній структурі, виконанні всіх нормативних вимог і відсутності негативних зовнішніх впливів (або швидкої адаптації до них системи) мета буде досягнута.

В процесі функціонування система досягає певного результату - ефекту. Під ефективністю системи розуміється ступінь фактичного досягнення результату, тобто ступінь досягнення мети як ступінь відповідності дійсного результату тому, що повинен мати місце при всій повноті виконання системою своєї функції. Ефективність системи залежить від того, наскільки ефективні її підсистеми, і навпаки.

Відтак, безпека дорожнього руху – це здатність дорожньо-транспортних систем перевозити вантажі та пасажирів без шкоди для життя і здоров'я людей, стану техніки і вантажів, середовища проживання людини і об'єктів природи.

Надзвичайна складність забезпечення безпеки дорожнього руху обумовлена взаємодією багатьох чинників, серед яких найважливішими є:

- ступінь розвитку дорожньо-транспортних мереж та їх технічний стан;
- структура і обсяг транспортних потоків;
- технічний стан парку транспортних засобів;
- технологія, яка використовується в дорожньо-транспортній системі;
- кваліфікація і дисципліна водіїв і персоналу;
- морально-етичні норми учасників дорожнього руху;
- законодавча база і система виконання я законів і правил;
- взаємодія транспортних засобів різного призначення та відомчої належності (громадський міський пасажирський автомобільний, міський електротранспорт, вантажний, відомчий, особистий, аварійний, спеціальний, автотранспорт Міністерства оборони і т.д.).

Доктринальну основу не тільки поняття безпеки дорожнього руху, але й самого процесу убезпечення суспільних просторових переміщень пасажирів,

вантажів, пошти, багажу і т.ін. складає захищеність базових інтересів учасників дорожнього руху, їх прав і свобод. При цьому зрозуміло, що це пряма захищеність від наслідків дорожньо-транспортних пригод, які завдають непоправної шкоди державі, суспільству й конкретному учаснику дорожнього руху. Такий стан захищеності вказує на об'єктивність розгляду безпеки дорожнього руху як складової національної безпеки та її складових видів – громадської (публічної) безпеки, транспортної безпеки, безпеки особистості, економічної та демографічної безпеки тощо.

Наслідком незадовільного рівня застосування заходів убезпечення дорожнього руху є високі показники в країні дорожньо-транспортного травматизму, який наразі характеризується наступними обставинами:

- неможливістю повністю запобігти дорожньо-транспортним пригодам, водночас дорожньо-транспортний травматизм можна прогнозувати і скорочувати;

- він залишається настільки важливою проблемою, що багато секторів, включаючи охорону здоров'я, повинні в повній мірі розділяти відповідальність і брати участь у заходах щодо його запобігання;

- дорожньо-транспортний травматизм є питанням соціальної рівності, тому слід прагнути до рівного захисту всіх користувачів доріг для того, щоб уникнути несправедливого перекладання тягаря каліцтв і смертей на бідніших і вразливих користувачів, таких як, наприклад, пішоходи і діти. Навіть в країнах з високим рівнем доходів ризик травм для дітей з малозабезпечених сімей в п'ять разів вище, ніж з матеріально забезпечених сімей;

- заходи, що вживаються на місцевому, регіональному та загальнодержавному рівнях, допомагають забезпечити ефективну і швидку реакцію на стан дорожнього травматизму [32].

Відтак, на сьогоднішній день дорожній рух та забезпечення його безпеки входять в категорію основних державних інтересів; держава є найважливішим суб'єктом відносин у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки; суспільні відносини у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки

регулюються переважно нормами адміністративного права за допомогою встановлених форм і методів діяльності уповноважених державних органів та їх посадових осіб; широко використовуються не тільки імперативні методи регулювання, включаючи заходи адміністративного примусу, а й елементи ліцензійно-дозвільної системи; встановлюються і регулюються правила поведінки громадян в сфері дорожнього руху, в необхідних випадках обмежують свободу їх волевиявлення і допускають застосування заходів державного примусу.

Отже, дорожньо-транспортний травматизм є інтегральним показником стану захищеності учасників дорожнього руху від різного розу загроз транспортного переміщення. Попри те, що ця категорія знаходить відображення і в таких галузях як медицина, педагогіка, психологія, насамперед вона є об'єктом адміністративно-правового спрямування, що зумовлено єдністю завдань, розв'язуваних нормами права (й в першу чергу адміністративного), тісним переплетінням складної системи суспільних відносин, обов'язковою участю у процесі регулювання таких відносин та встановленням відповідних правил, норм і стандартів уповноважених суб'єктів публічного адміністрування, суттєвою роллю в забезпеченні перевезень правоохоронних органів.

Розгляд поняття дорожньо-транспортного травматизму як соціального явища шляхом усвідомлення його сутності та основних ознак залишається проблемою, що знаходиться в зоні підвищеної уваги. Інтерес до неї мають вчені різних галузей знань. Однак, як свідчить вивчення юридичної літератури, попри підвищений інтерес до вивчення цього феномену, нормативного закріплення цього поняття дотепер не має, як і не має усталеної позиції вчених щодо його трактування.

Енциклопедична література під травматизмом розуміє або «...наявність травм» [33], або «... сукупність нових травм в певних групах населення (обчислюється кількістю травм на 100, 1000 осіб за місяць, рік)» [34], або як «...сукупність травм, що виникли у певної групи осіб за деякий період часу»

[35]. Іншими словами травматизм з позиції фахівців лінгвістики, філології, медицини або навіть психології характеризується рядом ознак, серед яких наявність травм та виникнення їх у певного кола суб'єктів. Цей вид травматизму характеризується наявністю низки ознак, таких як пряма залежність від дорожньо-транспортної пригоди, наявність транспортного засобу, що став його причиною, в даному випадку об'єктом дорожньої пригоди завжди людина-учасник дорожнього руху та ін.

За масштабами наслідків дорожньо-транспортний травматизм можна вважати техногенною катастрофою, тільки розподіленою в часі і просторі. Це явище, як і дорожній рух, існує у всіх країнах світу. Його розміри в значній мірі є похідними від масштабів автомобілізації. Разом з тим показники дорожньо-транспортного травматизму, співвіднесені з кількістю транспортних засобів, обсягом виконаних перевезень, мають суттєві відмінності. Аналіз світового досвіду організації дорожньо-транспортного процесу показує, що ці відмінності визначаються ступенем усвідомлення суспільством причин аварійності як масового соціального явища, якістю роботи держави та громадських інституцій з нейтралізації негативних наслідків автомобілізації.

Відтак, дорожньо-транспортний травматизм розуміється як всі випадки отриманих травм різного характеру і ступеня тяжкості за конкретний період часу в результаті руху транспортного засобу або його статичного стану особами, що знаходяться в момент дорожньо-транспортної пригоди в статусі учасника дорожнього руху.

Як інтегральна складова безпеки дорожнього руху дорожньо-транспортний травматизм має бути контрольованим, а для зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму принциповим залишається якісне адміністративно-правове забезпечення процесів організації дорожнього руху та його безпеки, що надає суспільним відносинам визначеності і стійкості, оскільки, з одного боку, вказує на найбільш доцільну поведінку суб'єктів (в даному випадку учасників дорожнього руху) в певних ситуаціях, а з іншого – гарантує сприяння, підтримку і охорону державних інтересів з метою

неодмінного досягнення бажаного результату в регульованих адміністративним правом суспільних відносинах [29].

У зв'язку з тим, що дорожньо-транспортна пригода розглядається в якості явища, породженого якимось випадковими причинами, які зводились до різних антисоціальних проявів з боку учасників дорожнього руху, в першу чергу водіїв і пішоходів, її наслідки не викликають адекватного суспільного резонансу, а отже, і адекватної реакції з боку держави. Відповідно будується і стратегія протистояння з боку держави і громадськості цьому злу. Основні завдання щодо зниження рівня аварійності покладені на правоохоронні органи, перш за все на поліцію з її каральними функціями, підтвердженням чому може слугувати щорічна адміністративна діяльність поліції.

Високу значущість даного питання зумовлюють багато факторів. Дорожньо-транспортний травматизм у порівнянні з іншими видами травматизму володіє характерною специфікою. Однією з особливостей є можливість настання адміністративної та кримінальної відповідальності за його виникнення. Даний вид травматизму пов'язаний із заподіянням значної для особистості, суспільства і держави матеріальної та моральної шкоди. Зрозуміло, що краще запобігти виникненню таких неагтивних наслідків, здійснити адекватні профілактичні заходи впливу на нестабільну поведінку окремої категорії учасників дорожнього руху.

Загалом можна вважати, що профілактика правопорушень, насамперед тих, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм, є системою запобіжних заходів з метою завчасного запобігання негативних подій, що тягнуть правову відповідальність за скоєння правопорушень, і спрямованих на збереження та укріплення нормального стану громадського порядку та публічної безпеки.

Таким чином, вище викладене вказує на необхідність визнання дорожньо-транспортного травматизму в якості пріоритетного об'єкта адміністративно-правової профілактики, що являє собою сукупність заходів соціального, правового, організаційного, інформаційного та іншого характеру, спрямованих

на виявлення та усунення причин та умов, що сприяють дорожньо-транспортній аварійності, а також надання виховного впливу на учасників дорожнього руху з метою недопущення скоєння ними протиправних вчинків під час переміщення вулично-шляховою мережею.

Визнання дорожньо-транспортного травматизму в якості пріоритетного об'єкта адміністративно-правової профілактики зумовлено також запобіжним характером профілактичних заходів, які на ранніх стадіях унеможливають скоєння ДТП, сприяють підвищенню правосвідомості учасників дорожнього руху, формуванню у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, визначенню потенційно-небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок, пошуку шляхів ефективного впливу на потенційні фактори, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

Більше того, державній системі адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму притаманні такі елементи, як: цілі і завдання діяльності щодо запобігання вчиненню правопорушень учасниками дорожнього руху; суб'єкти і об'єкти профілактики; взаємозв'язок між елементами системи; форми і методи, які використовуються суб'єктами за вказаним напрямом профілактики, які розглядатимуться та досліджуватися у наступних підрозділах.

1.3. Поняття, сутність та зміст адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму

В умовах зростання загроз безпечному руху, збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та рівня дорожньо-транспортної аварійності в цілому все більше усвідомлюється той факт, що замість застосування важких і безжальних покарань за скоєні порушення ПДР набагато більший ефект і результат дає забезпечення невідворотності відповідальності за вчинення правопорушень та їх попередження. А це в свою чергу вимагає створення

ефективної системи здійснення заходів профілактики адміністративних деліктів на транспорті, визначення причин і умов їх скоєння, впровадження сучасних організаційно-правових механізмів їх попередження [36].

Саме профілактика є важливим інструментом виявлення та усунення (нейтралізації) умов, причин і чинників, котрі сприяють вчиненню ДТП, однією з найважливіших форм боротьби з протиправними проявами на вулично-шляховій мережі країни, вихованні учасників дорожнього руху у дусі шанобливого ставлення до встановлених правил, норм і стандартів.

За підрахунками міжнародних експертів, кожний долар, інвестований в профілактику ДТП, дозволяє заощадити близько 20 доларів витрат, пов'язаних із усуненням пошкоджень дорожньої інфраструктури, ремонтом транспортних засобів, лікуванням постраждалих, наданням соціальних послуг інвалідам, зниженням продуктивності праці, роботою аварійних служб [37, с. 159-160].

Водночас, як не прикро констатувати, заходам адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму відводиться другорядна роль, що відповідно кореспондує низький рівень її ефективності у боротьбі із цими негативними явищами. Причиною цього є успадкована з радянських часів схильність відводити профілактиці вторинного значення, розглядати її не як первинний елемент загальнодержавної системи забезпечення дорожнього руху, а згадувати лише після резонансних ДТП чи значних сплесків дорожньо-транспортної аварійності.

Як наслідок, відсутність прикладів ефективного адміністративно-правового регулювання цієї сфери суспільних відносин, що можуть служити підґрунтям для розроблення сучасних нормативно-правових актів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, призвело до загального нерозуміння у вітчизняній науковій спільноті важливості наукових досліджень цієї сфери, адже й досі не розв'язано проблему обґрунтування сучасних шляхів удосконалення профілактики правопорушень правил дорожнього руху, оновлення системи суб'єктів її реалізації, не здійснено науковий пошук іноземного досвіду організації і

здійснення профілактики дорожньо-транспортного травматизму, адаптація якого була б можливою в Україні. З цієї причини вдосконалення теоретико-правових основ профілактики дорожніх правопорушень та дорожньо-транспортного травматизму в цілому шляхом здійснення глибоких наукових досліджень набуває особливої актуальності.

Отже, серед багатьох заходів, вироблених практикою у напрямі протидії аварійності на транспорті, найбільш простою, ефективною, малозатратною є профілактична діяльність. Водночас, її часто ототожнюють з такими поширеними та доволі схожими явищами як «попередження», «запобігання», «припинення», «превенція» тощо.

На цей рахунок, як бачимо, у літературі є різні точки зору. Одні вчені практично ототожнюють ці поняття. Інші відзначають наявність в них певних, часом істотних, змістовних відмінностей. На наше глибоке переконання, слід виходити з аналізу реальної практики превентивної діяльності у всіх її значеннях і напрямках. При цьому наша аргументація полягає в тому, що тисячоліття існування людської цивілізації неодноразово переконували в найнадійності та ефективності засобів протидії різним проявам протиправної поведінки саме профілактичного (превентивного, запобіжного) характеру.

У спеціальній літературі існують різні погляди щодо змісту вказаних понять та їх співвідношення, що свідчить про відсутність методологічно одноманітного підходу до визначення таких термінів. Вони не лише тлумачаться по-різному, але є навіть діаметрально протилежними.

Безперечно, вивчення окремих аспектів здійснення профілактики, особливості якої вивчаються в різних сферах наукової діяльності, показує, що певні проблеми в науково-дослідній роботі виникають не тільки в ході «відшукування» приватного наукового методу або «уточнення» наукового формулювання, але й під час вживання термінів різних за звучанням і, як вважають вчені, ідентичних за змістом. Тому, щоб уникнути протиріч, вивчаючи теорію і практику протидії дорожньо-транспортній аварійності, необхідно визначитися в єдиному розумінні термінів, які використовуються в

наукових роботах. Мова йде про терміни, які найбільш часто вживаються в правоохоронній та науковій діяльності, пов'язаних із протидією адміністративним деліктам на транспорті.

Вивчення названих вище правових категорій слід почати з етимологічного аналізу слів як структурних одиниць мови, що служать для найменування цих понять.

В науковому середовищі профілактика розуміється або як етап (частина) попередження, або видається явищем ширшим у порівнянні з попередженням, або профілактика і попередження – це етапи концепції запобігання.

Слід, до речі, наголосити на тому, що вперше широке наукове обговорення проблем профілактики причин та умов деліктності відбулося ще за радянських часів на всесоюзній науково-практичній конференції «Правові та організаційно-тактичні проблеми профілактики злочинів», де було запропоновано створити ради з профілактики в кожному трудовому колективі, а в системі органів внутрішніх справ організувати єдину наглядово-профілактичну службу, координуючу попереджувальний вплив в трудових колективах і за місцем проживання [38, с. 30].

Під профілактикою вчені переважно розуміють діяльність соціального характеру, яка здійснюється державними органами та їх посадовими особами, громадськими організаціями та окремими громадянами, спрямовану на встановлення причин та умов вчинення адміністративних правопорушень, усунення чинників, які створюють передумови для придушення адміністративної деліктності в соціумі та підтримання прав і свобод людини і громадянина [39]. Майже аналогічної думки дотримується О.В. Негодченко, який під профілактикою правопорушень розуміє діяльність, метою якої є попередження криміногенних наслідків людської діяльності, а також виявлення, вивчення причин та умов, що спричиняють вплив на правопорушення, найчастіше за допомогою примусових заходів, без втручання у сферу конституційних прав і свобод особи [40, с. 215]. В обох визначеннях профілактики правопорушень основний акцент робиться на діяльності

спеціально уповноважених суб'єктів, спрямованої на виявлення причин та умов скоєння правопорушень, зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності, підвищення свідомості учасників дорожнього руху та їх поведінки під час просторового переміщення автошляхами країни.

У зв'язку із цим не можна погодитись із С. Сафроновим, який пропонує розглядати профілактичну діяльність у трьох аспектах: 1) попередження правопорушення; 2) запобігання йому; 3) припинення правопорушення. При цьому вчений стверджує, що попередження здійснюється тоді, коли ще не було факту посягання на об'єкт адміністративно-правової чи кримінально-правової охорони, тобто не було самого факту скоєння правопорушення. Запобігання правопорушенню – на стадії готування до нього. Припинення правопорушень здійснюється в період скоєння протиправних дій [41, с. 82-85]. Пояснюється це тим, що припинення правопорушення виступає невід'ємною складовою заходів адміністративного примусу, в той час як профілактичні заходи такого спрямування не мають, вони лише попереджають, запобігають виникненню та скоєнню протиправних вчинків, сприяють встановленню причин та умов збільшення адміністративної дорожньої деліктності та відповідно дорожньо-транспортної аварійності.

Відтак, слушною вважаємо думку саме тих учених, які профілактику правопорушень розуміють як діяльність з виявлення та усунення причин правопорушень, окремих видів і груп правопорушень, з недопущення завершення правопорушень на різних етапах розвитку протиправної поведінки [42, с. 13].

Зрозуміло, що вести мову про профілактику дорожньо-транспортного травматизму слід через призму профілактики адміністративних деліктів, що вчиняються під час просторового переміщення механічних транспортних засобів, вантажів, пасажирів, пошти, багажу та інших речей, адже стан дорожньо-транспортної аварійності в країні прямо залежний від кількості скоєних правопорушень та тяжкості відповідних наслідків.

Окремі вчені визначають профілактику адміністративних правопорушень як взаємодію та взаємозалежність елементів системи, яка, у свою чергу, є багаторівневою та інтегрованою, та яка покликана здійснювати функції щодо боротьби з правопорушеннями [43]. Інші роблять наголос на тому, що профілактика адміністративних правопорушень є методологічно складним суспільним явищем, яке характеризується такими ознаками: - багаторівневність системи заходів; - суб'єктний склад: державні органи, недержавні органи та установи, громадські формування та окремі громадяни; - мета: 1) ідентифікація причин адміністративних деліктів задля нейтралізації чинників, які впливають на формування протиправної діяльності; 2) пошук шляхів, засобів ефективного впливу на потенційного правопорушника [44, с. 145-147].

Говорячи про зміст поняття «профілактика правопорушень», необхідно підкреслити ще один суттєвий момент. Ряд авторів визначають попередження (профілактику) як сукупність чи комплекс заходів. Так, одні вчені зазначають, що попередження – це сукупність державних і суспільних заходів, що мають своєю метою усунення чи нейтралізацію причин та умов, які сприяють вчиненню правопорушень [45, с. 26]. Інші ж – стверджують, що попередження (профілактика) правопорушень – це не просто система заходів, а насамперед діяльність (процес). Наприклад, К.Е. Ігошев та І. В. Шмаров підкреслюють, що профілактика правопорушень є управлінським процесом [46, с. 20]. Такої ж думки дотримується Г.С. Саркісов, який зазначає, що «попередження – це не просто система заходів – це насамперед діяльність» [47, с. 42]. Подібною в даному випадку є думка К.Л. Бугайчука, який відзначає, що «профілактична робота ведеться не тільки тоді, коли адміністративний проступок вже вчинено, вона можлива і при правомірній поведінці; тут вона полягає у створенні максимально сприятливих умов для реалізації правомірних дій, в підтримці та забезпеченні гарантій суспільно корисливих вчинків» [48, с. 114; 49].

Бугайчук К.Л. також висловлює власну думку з приводу визначення термінів «профілактика» та «попередження». Автор наголошує, що про профілактику адміністративних проступків можна говорити відповідно до всієї

їх сукупності. Що ж до терміна «попередження», то про нього доцільно говорити у відношенні окремих адміністративних проступків та їх груп. Попереджати можна адміністративні проступки, які ще не скоєні, але можуть бути скоєні або ті проступки, які ще не виникли, але спостерігається тенденція до їх виникнення. Такий підхід, на погляд ученого, дозволяє профілактику адміністративних проступків визначити як соціально спрямовану діяльність держави, її органів та їх посадових осіб, громадських організацій та окремих громадян з виявлення причин і умов скоєння адміністративних проступків, ліквідації факторів, які сприяють формуванню антисуспільної установки особи, ліквідації адміністративної деліктності як соціального явища, та забезпечення, під час здійснення такої діяльності, прав і свобод громадян [48, с. 114-115].

О. Ключев вважає непереконливою думку К.Л. Бугайчука стосовно того, що термін «профілактика» може застосовуватися лише до всієї сукупності правопорушень, оскільки, – звертає увагу правник, – зараз нормативно визначеними є окремі напрями профілактичної діяльності для зменшення скоєння окремих видів правопорушень. Профілактику доцільно розуміти, – наголошує вчений, – як виявлення та усунення причин і умов уже скоєних правопорушень, а запобігання як вжиття необхідних заходів з метою недопущення скоєння правопорушень, установлення осіб, які намагаються скоїти правопорушення, та вжиття до них певних заходів з метою недопущення реалізації їхніх протиправних намірів [50, с. 99-100].

Цікавою є позиція О.М. Макаренка, який профілактику правопорушень визначає з точки зору теорії управління, а саме як особливий вид соціального управління (підінститут правоохоронної діяльності), який призначений забезпечити безпеку загальноприйнятих цінностей і який полягає в розробці та здійсненні цілеспрямованих заходів щодо виявлення й усунення причин і умов правопорушень, а також здійснення профілактичного впливу на осіб, схильних до протиправної поведінки [51, с. 119].

Для розкриття значення слів «профілактика» і «попередження» як одиниць мови, що служать для вираження окремої логічно оформленої спільної

думки про предмет, ідеї, що відображають їх розуміння в повсякденному житті (без прив'язки до будь-якої певній сфері суспільних відносин), необхідно звернутися до тлумачних словників.

У тлумачних словниках при пошуку значень слів «профілактика» і «попередження» виявляється схожість в їх тлумаченні, за винятком деяких нюансів.

Аналізуючи поняття «попередження», можна дійти висновку про наявність єдиного сенсу, укладеного в ньому. У тлумачному словнику Д.М. Ушакова попередження тлумачиться як попереднє повідомлення, яке попереджає зауваження, і застереження [52, с. 117].

Слово «профілактика» вживається часто в різних сферах життєдіяльності людини. Але де б воно не вживалося, в усіх випадках має в собі загальні компоненти - будь-якої комплекс дій (заходів), метою яких є підтримка нормального стану об'єкта профілактики, а також усунення чинників ризику (в медицині - вакцинація для запобігання захворювання, заміна моторного масла і масляного фільтра в автомобілі для підтримки справного стану і т.п.). Іншими словами, профілактика являє собою сукупність будь-яких заходів щодо попередження чогось небажаного.

Таким чином, поняття профілактики ширше, оскільки попередження є частиною профілактики як одна міра з комплексу заходів щодо недопущення чого-небудь небажаного заздалегідь вжитими заходами. Сама профілактика при цьому є сукупністю (комплексом) дій, в числа яких входить і попередження. Попередження же в такому випадку висловлює різні дії, але окремо, без сукупності.

З урахуванням вищевикладеного, спираючись на значення цих слів, представлених в тлумачних словниках, можна дійти наступного висновку. Незважаючи на схожість підсумкової «цілі» (запобігання чогось небажаного) і близького значення обох понять, слід констатувати їх відмінність в лексичному значенні.

Оскільки обидва ці поняття ми розглядаємо з юридичної точки зору, необхідно їх вивчення в якості юридичних термінів, тобто спеціальних правових категорій, що вживаються в сфері юридичних наук. Терміни фіксуються в словниках певної галузі знань – юридичної, політичної, філософської і т.п. значення юридичних термінів слід шукати в юридичних словниках. Той же юридичний словник за редакцією А.Б. Борисова [53, с. 578] розглядає профілактику стосовно злочинності як попередження останньої, як комплекс заходів з виявлення, обмеження та усунення факторів злочинності в цілому явища або окремих її видів, а також суспільної небезпеки особистості злочинця.

Що стосується розглянутих правових категорій, варто відзначити, що їх дослідження знаходиться, перш за все, в сфері інтересів науки про причини злочинності і способи боротьби з нею. Аналіз визначень профілактики і попередження злочинності, використовуваних в кримінології, дозволяє відзначити їх змістовну подібність. На нашу думку, підсумкова «мета» профілактики і попередження, що мають семантичне значення «недопущення» порушень, служить підставою для використання вченими їх як синоніми.

Не дивлячись на певний ступінь синонімічності розглянутих понять в кримінології, аналіз думок представників наукової спільноти, демонструє відсутність єдиної думки щодо співвідношення понять профілактики та попередження правопорушень.

Погоджуючись з позицією А.Н. Дерюги, вважаємо, що «попередження і профілактика є близькими, але не тотожними поняттями, а значить, і функції органів влади по застосуванню адміністративно-профілактичних і адміністративно-запобіжних заходів повинні бути розділені» [54, с. 44]. В іншому випадку, профілактичні заходи розчиняться в запобіжні засоби, а це в свою чергу не дозволить зацікавленим суб'єктам права концентрувати свої зусилля на реалізації головної ідеї заходів профілактичного впливу, яка полягає в «створенні умов формування стійкої внутрішньої переконаності громадян, їх

колективних утворень в правомірне поведінку і нетерпимості до протиправних фактами» [54, с. 49].

На відміну від термінів «профілактика» і «запобігання» правопорушень термін «припинення» використовується стосовно випадків, коли протиправна діяльність як така вже почалася, її необхідно зупинити і притягнути винних до юридичної відповідальності. У зв'язку з цим можна погодитися з точкою зору вчених, які вважають, що «...близькими, але не однозначними є поняття «попередження», «припинення» правопорушень, оскільки попередити – це не допустити його виникнення, а припинити – означає перервати його, вжити заходів до того, щоб правопорушення, яке готується або вже почалося, не було доведено до кінця, щоб його не вдалося здійснити повністю» [55, с. 38].

Поряд з поняттям «профілактика правопорушень» вживається поняття «боротьба з правопорушеннями». Боротьба з правопорушеннями є виявлення, попередження, припинення, розкриття і розслідування неправомірних діянь. Профілактика правопорушень є більш широким, багатоплановим поняттям, не пов'язаним з підготовкою або вже досконалим правопорушенням.

Так само, як і профілактика правопорушень, боротьба з неправомірними діяннями передбачає вироблення і здійснення комплексу спеціальних заходів, спрямованих на запобігання вчиненню правопорушень. Основні елементи боротьби з правопорушеннями в тій чи іншій мірі відбиваються на реалізації профілактичних заходів впливу.

З огляду на відсутність законодавчого визначення терміна «попередження правопорушень», необхідно зрозуміти, перш за все, логічну суть і призначення попереджувальної діяльності. Її основною метою є, на наш погляд, недопущення порушення закону, а так само недопущення вчинення правопорушення. При цьому способи досягнення цієї мети можуть бути дуже різні для різних суб'єктів даної діяльності.

Так, забезпечення в ході нагляду суворого і неухильного виконання законодавства, недопущення порушень закону, надання позитивного впливу на порушників закону є суттю і метою попереджувальної діяльності органів

прокуратури. При цьому специфіка запобіжних заходів залежить від цілого ряду інших істотних обставин. Одним з основних є характер, послідовність, взаємозв'язки виникнення і розвитку потенційних і реально виявлених девіацій. Маються на увазі різні їх переліки (поєднання): а) відхиляється від загальної соціальної норми поведінку; б) правопорушення поза кримінально-правової сфери; в) злочини.

Деякі науковці, зважаючи на неоднозначність тлумачення, дотримуються позиції, що узагальнюючим терміном є все-таки «попередження», та застосовують його для позначення такого явища, як боротьба зі злочинністю, виокремлюючи загальне та спеціальне попередження злочинності [56]. Інші ж автори зазначають, що терміни «попередження», «профілактика» і «запобігання» можуть застосовуватися як такі, що замінюють один одного [57].

Окремо слід вирізняти і термін «запобігання» та його співвідношення із іншими похідними явищами. Насамперед, запобігання вчиненню адміністративних правопорушень визначають як «соціально спрямовану діяльність держави, її органів та їх посадових осіб, громадських організацій та окремих громадян з виявлення причин та умов вчинення адміністративних правопорушень, ліквідації факторів, які сприяють формуванню антигромадських установок громадян, та забезпечення під час здійснення такої діяльності прав та свобод громадян» [58, с. 13].

В кримінологічній літературі «запобігання» визначається як складна, багаторівнева система державних органів та громадських організацій, які справляють антикриміногенний вплив на соціальні об'єкти з метою недопущення порушень кримінально-правових норм і усунення (нейтралізації) чинників, що її детермінують [59].

Окремо слід вести мову й про термін «превенція», який розуміється як в найширшому сенсі – як перешкода, перепона, попередження, недопущення, запобігання будь-якої девіантної, шкідливої, суспільно небезпечної поведінки (діяння), події, обставини. Превенція включає в себе менш широке за змістом поняття «попередження», яке найчастіше використовується стосовно

правопорушень (в тому числі злочинів). У свою чергу попередження становлять більш приватні елементи, іменовані «профілактикою», «запобіганням», «припиненням».

Співвіднесення превентивної суті і попереджувальної (в тому числі профілактичної) діяльності в сфері протидії дорожньо-транспортному травматизму, в цілому, обумовлює необхідність порівняльної характеристики базових понять, які використовуються в науці і законодавстві. Йдеться про зіставлення термінів «попередження» і «профілактика». Порівняльний аналіз зазначених базових понять показує суттєві відмінності їх термінологічного вживання.

На відміну від кримінологічних підходів профілактику адміністративних правопорушень деякі вчені пропонують розглядати як частину попереджувальної роботи, спрямованої на виявлення та усунення причин, що породжують правопорушення, та умов, що сприяють їх вчиненню [60]. З цього приводу найбільш точним та доволі розгорнутим можна вважати визначення поняття профілактики адміністративних правопорушень, наведене О.І. Остапенком, який, вважає, що у площині охорони громадського порядку можуть бути виокремлені три види профілактики адміністративних правопорушень: соціальна, спеціальна та індивідуальна. Так, соціальна профілактика адміністративних правопорушень, на думку вченого, становить систему соціальних заходів, спрямованих на усунення негативного впливу об'єктивних і суб'єктивних чинників на вчинення адміністративних правопорушень. Спеціальна профілактика адміністративних правопорушень, на думку автора, є частиною соціального процесу, що ґрунтується на використанні засобів, методів і прийомів для врегулювання й усунення негативних чинників, які можуть викликати вчинення адміністративних правопорушень. До індивідуальної профілактики О.І. Остапенко відносить загальний і спеціальний вплив на особу, поведження якої свідчить про намір вчинення правопорушення, з метою створення їй умов для законослухняного поведження [61; 62].

Відповідно, для застосування спеціальних заходів профілактики правопорушень потрібна наявність приводів (наявність достатніх і попередньо підтверджених відомостей) і підстав (рішення суду або рішення одного з суб'єктів профілактики правопорушень, які мають право на застосування спеціальних заходів профілактики) їх застосування, а також наявність юридично встановлених фактів (обставини, що свідчать про можливість вчинення особою правопорушення, - протиправне чи інший недоречний матеріал, намір вчинити правопорушення).

Вищевказана обставина дозволяє зробити висновок, що профілактика правопорушень із застосуванням спеціальних заходів майже подібна до попередження правопорушень тощо. Проте відмінність між цими явищами полягає у тому, що: а) правові категорії «профілактика» і «попередження» правопорушень є близькими, але не тотожними поняттями; б) ці категорії співвідносяться як частина і ціле – попередження є частиною профілактики (попередження правопорушень здійснюється окремо взятими прийомами (спеціальні заходи профілактики правопорушень), у той час як профілактика, будучи сукупністю заходів (в т.ч. і попередження), впливає на проблему в цілому, а не на окремі її частини, тим самим борючись з причинами, а не наслідком. Таким чином, профілактика правопорушень є більш широким поняттям, що включає в себе і попередження правопорушень; попередження (недопущення вчинення) правопорушень здійснюється на індивідуальному рівні, в той час як профілактика (сукупність заходів, спрямованих на усунення причин і умов, що породжують і полегшують вчинення) правопорушень носить загальний характер.

Принципова відмінність профілактики від інших суміжних термінів складається в тому, що профілактичний вплив виявляється не тільки на що відбулися і потенційних правопорушників, а й на осіб, які ведуть антигромадський спосіб життя або порушують загальноприйняті норми моралі, етики і т.д. Причому в останньому випадку чинне законодавство не передбачає настання юридичної відповідальності за виконання цих дій.

Профілактика адміністративних правопорушень, у тому числі й в дорожньому русі, є «інтегрованою, багаторівневою взаємодією та взаємозалежністю елементів системи, яка створена для здійснення функцій боротьби із протиправними вчинками» [63; 64, с. 226].

Значущість застосування адміністративно-профілактичних засобів, як слушно наголошує С.І. Будник, у механізмі забезпечення безпеки дорожнього руху зумовлюється запобіжним характером таких заходів, відсутністю достатнього переліку необхідних правових засобів, яких постійно не вистачає у протидії дорожній аварійності, наявністю динамічних процесів, що відбуваються в економіці та соціальній сфері держави, банкрутством суб'єктів господарювання та частою зміною форм їх господарської діяльності, нестабільністю у сфері зайнятості, зростанням урбанізації та міграції населення, що не сприяє ліквідації таких соціальних явищ, як бідність і безробіття, жебрацтво та дитяча бездоглядність, і негативно впливає на зниження рівня злочинності та правопорушень, їх структуру, призводить до виникнення нових форм та способів протиправної діяльності на транспорті [65, с. 41].

Розуміння важливого значення профілактики правопорушень знаходить свій прояв і в законодавстві, насамперед адміністративно-деліктному. Так, частина 1 ст. 6 Кодексу України про адміністративні правопорушення прямо вказує: «Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, громадські організації, трудові колективи розробляють і здійснюють заходи, спрямовані на запобігання проступкам, виявлення й усунення причин та умов, які призводять до їх вчинення, на виховання громадян у дусі високої свідомості і дисципліни, суворого додержання законів України» [66].

Профілактика або попередження адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, на думку Є.Г. Капустіної, це здійснення підрозділами, службами та окремими працівниками в межах своєї компетенції заходів щодо запобігання та припинення адміністративних правопорушень, виявлення та усунення причин і умов, що сприяють їх вчиненню, а також активного впливу

на осіб зі стійкою антигромадською, протиправною орієнтацією з метою недопущення вчинення ними правопорушень [67, с. 23].

Така діяльність, з огляду на масовість дорожніх деліктів, їх небезпечність та значну латентність, завдання непоправної шкоди державі та суспільству, має певну специфіку, яка полягає у тому, що профілактична діяльність забезпечує досягнення певних результатів у вигляді зміцнення правопорядку на дорогах; має за мету зниження інтенсивності неправомірної поведінки учасників дорожнього руху; здійснюється переважно на основі адміністративно-правових норм [68, с. 188].

Сутність безпосередньої профілактики адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху полягає в організації та здійсненні превентивної діяльності, скерованої конкретно (і безпосередньо) на виявлення і усунення їх причин та умов, встановлення категорії осіб (учасників дорожнього руху), від яких можна очікувати вчинення деліктів на транспорті, і проведення з ними роботи для недопущення таких проступків.

Зважаючи на те, що рання профілактика адміністративних правопорушень – усунення, нейтралізація процесів детермінації, причинності правопорушень до породження ними негативних соціальних відхилень, які закономірно передують протиправній поведінці, і ця профілактика неможлива без широкого застосування в ній засобів, методів і прийомів виховного впливу, тому практично перетворюється в один із найголовніших напрямів профілактичної діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відтак, профілактика адміністративної деліктності в дорожньому русі є цілісним комплексом заходів соціального, спеціального та індивідуального характеру, які здійснюються спеціально уповноваженими органами державної влади, місцевого самоврядування та інституціями громадянського суспільства з метою виявлення, нейтралізації та усунення причин і умов вчинення протиправних дій, запобігання і припинення адміністративних дорожніх деліктів суб'єктами профілактики. Її ефективність, як слушно стверджують вчені, залежить від наступних умов:

1) своєчасність профілактичного впливу, адже несвоєчасне прийняття профілактичних заходів може призвести до несприятливих соціальних та економічних наслідків;

2) запобіжність, що означає безпосереднє відношення до самого проступку, вчинення якого можна було передбачити;

3) диференційованість, оскільки у процесі профілактичної роботи важливий диференційований підхід до різних категорій учасників дорожнього руху;

4) послідовність, що передбачає поступове застосування різних засобів впливу на особистість учасників дорожнього руху;

5) комплексність, що сприяє розв'язанню проблем забезпечення дорожньої безпеки та запобіганню адміністративної деліктності на транспорті шляхом активного залучення до цього процесу уповноважених суб'єктів публічного адміністрування та правоохоронних органів, освітніх, культурних та наукових центрів, їх взаємодії та координації;

6) дотримання компетенції, що передбачає забезпечення своєчасності, достатності та законності здійснення профілактичних заходів [69, с. 8].

Таким чином, поєднання профілактики деліктності на транспорті на державному рівні і в конкретній попереджувальній діяльності є гарантією успіху державних органів у правоохоронній сфері. Профілактика фактично є системою правових та організаційних рішень на державному рівні щодо створення правової бази, формування системи державних органів і громадських організацій, наділених правом і володіючих реальною можливістю вирішувати завдання протидії відповідним порушенням. У свою чергу, попередження є встановленим режимом функціонування цих державних органів (громадських організацій), що передбачає наступальну діяльність з реалізації комплексних, взаємопов'язаних і взаємообумовлених правових, організаційно-управлінських, оперативно-розшукових, режимних (обмежувальних), виховних заходів, спрямованих на нейтралізацію основних причин та умов протиправної поведінки конкретної особи в конкретній обстановці. Ні профілактика, ні

попередження не мають і не можуть мати проміжних параметрів або показників своєї ефективності. Це ідеальний стан будь-якої керованої системи. Іншими словами, якість профілактики є показником ефективності роботи уповноважених суб'єктів.

Відтак, профілактика і попередження як терміни, що вживаються в наукових дослідженнях, мають власний зміст, виходячи від суб'єктів, для яких вони призначаються. Якщо суб'єкт (суб'єкти) конкретизований – йдеться про попередження, якщо суб'єкт формально не визначено, то тут – профілактика.

Отже, адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму є методологічно складним суспільним явищем, яке охоплює багаторівневу систему адміністративно-правових заходів, що здійснюються органами державної влади, місцевого самоврядування та окремими інституціями громадянського суспільства шляхом використання делегованих повноважень з метою виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

Сутність адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму розкривається через виконання нею певного набору функцій та реалізації, виходячи із цього, відповідних завдань. До функцій такого виду профілактики слід віднести:

- запобіжно-регулятивну функцію, яка покликана коригувати у специфічних формах взаємозв'язок особи і суспільства і впливати на поведінку людей та суспільні інтереси;
- охоронну функцію, яка покликана забезпечити захист суспільних інтересів і соціальних цінностей громадян і держави від протиправних посягань;

– виховну функцію – профілактика правопорушень в основному зводиться до цієї функції, адже її призначення полягає не у примусі, а переконанні, тобто не у тому, щоб покарати, а у тому, щоб виховувати з метою недопущення протиправної поведінки;

– ідеологічну функцію, призначення якої полягає у забезпеченні загальної ідейної спрямованості профілактичних заходів, обґрунтуванні їх змісту, правильному визначенні шляхів, засобів і методів профілактичної діяльності. На жаль, на сучасному розвитку держави питанням безпекової ідеології не надається належної уваги;

– прогностичну функцію, що збагачує теорію і практику профілактики правопорушень інформацією, яка дозволяє визначити перспективні напрямки попередження правопорушень [70].

Реалізація названих вище функцій знаходить конкретизацію у відповідних завданнях профілактики дорожньо-транспортного травматизму, що забезпечується системою правових інструментів, серед яких визначальне місце займають саме адміністративно-правові засоби, які надають суспільним відносинам визначеності і стійкості, оскільки, з одного боку, вказують на найбільш доцільну поведінку суб'єктів (в даному випадку учасників дорожнього руху) в певних ситуаціях, а з іншого – гарантують сприяння, підтримку і охорону державних інтересів з метою неодмінного досягнення бажаного результату в регульованих адміністративним правом суспільних відносинах [29, с. 65-72].

У той же час функціонування сфери дорожнього руху вимагає, перш за все, адміністративно-правового забезпечення його безпеки, що пояснюється:

по-перше, регулюванням більшості відносин, що виникають у транспортній сфері, саме нормами адміністративного права;

по-друге, необхідністю охорони таких відносин;

по-третє, потребою регулювання діяльності учасників дорожнього руху, органів публічної влади та держави в дорожній сфері;

по-четверте, появою на ринку автотранспортних послуг великої кількості приватних перевізників, які не забезпечують дотримання елементарних умов безпеки пасажирських перевезень;

по-п'яте, необхідністю державного втручання в сферу надання транспортних послуг з метою забезпечення їх якості;

по-шосте, забезпеченням охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів;

по-сьоме, застосуванням заходів адміністративного примусу, в тому числі, адміністративної відповідальності, до учасників дорожнього руху, що порушує чинне законодавство [29, с. 65-72].

Профілактика дорожньо-транспортного травматизму може бути загальною та спеціальною.

Заходи загальної профілактики включають в себе соціально-економічні, культурні заходи, без яких будь-які інші заходи профілактичного впливу будуть малоефективні. В першу чергу, мова йде про соціальний захист населення, рівень добробуту суспільства в цілому і рівні життя окремих груп громадян, державної політики зайнятості, духовному розвитку, підвищенні правової культури, формуванні правосвідомості учасників дорожнього руху, їх етикету і т.д. [71, с. 99-105].

На відміну від загальної індивідуальна профілактика впливає на тих суб'єктів, від яких можна очікувати протиправної поведінки. Звідси випливають й інші специфічні риси, а саме:

– застосовуються як загальні, так і спеціальні заходи впливу, вибір яких залежить від конкретної ситуації;

– індивідуальна профілактика спрямована на нейтралізацію конкретних негативних причин і умов вчинення правопорушень, корекцію мікросередовища конкретної людини;

– застосовується, як правило, силами одного відомства;

– підставою застосування спеціальних заходів профілактичного впливу виступає антигромадський спосіб життя або можливе порушення чинного законодавства в недалекому майбутньому [71, с. 99-105].

Як і будь-яка діяльність профілактика дорожньо-транспортного травматизму здійснюється із конкретною метою, при цьому, на думку деяких зарубіжних вчених, загальні цілі профілактики правопорушень полягають у:

– підвищенні правової свідомості та правової культури громадян, формуванні у них законослухняної поведінки, почуття невідворотності покарання за вчинення правопорушення;

– попередженні громадян про суспільну небезпеку правопорушень, інформуванні їх про методи і засоби захисту від правопорушень, а також зниження ризику у конкретних осіб стати потерпілими від правопорушень;

– запобіганні вчиненню правопорушень;

– здійсненні профілактичної роботи щодо виправлення осіб, які вчинили правопорушення (схильних до їх вчинення);

– соціальної реабілітації і соціальної адаптації осіб, які постраждали від правопорушення [72, с. 222-223].

З огляду на вищевикладене, виходячи з особливостей загальної профілактики правопорушень, її цілі можна сформулювати наступним чином, а саме:

1) збереження і зміцнення правопорядку;

2) підвищення правової свідомості та правової культури громадян, формування у них законослухняної поведінки, почуття невідворотності відповідальності за скоєне правопорушення;

3) попередження громадян про суспільну небезпеку правопорушень, інформування їх про методи і засоби захисту від правопорушень, а також зниження ризику стати потерпілим від правопорушення;

4) виявлення правопорушень та їх усунення;

5) виявлення та усунення причин скоєння правопорушень і умов, що їм сприяють;

- б) попередження правопорушень;
- 7) залучення широкої громадськості до профілактики правопорушень;
- 8) вдосконалення законодавства, що стосується профілактики правопорушень.

Повертаючись до функцій профілактики дорожньо-транспортного травматизму, слід наголосити на тому, що функції не існують самі по собі і не виникають нізвідки. Вони завжди тісно пов'язані і впливають з конкретних завдань. Функція є способом вирішення поставленого завдання. Оскільки кожне із завдань може вирішуватися декількома способами, то кожній з них відповідає кілька видів діяльності. Наприклад, завдання попередження правопорушень передбачає проведення, по-перше, загальної профілактики, по-друге, усунення умов скоєння правопорушень, по-третє, індивідуальної профілактики. Отже, завдання профілактики дорожньо-транспортного травматизму практично реалізуються у функціях, під якими прийнято розуміти певні напрямки діяльності. Разом з тим, досить складно назвати функцію, не вказавши її призначення, тобто не визначивши відповідного завдання. Інколи на основі того, що «по суті і по формі викладення функції і завдання співпадають», фактично виправдовується думка про самостійне існування так званих «функцій – завдань» і «функцій – дій» [73, с.25].

При розгляді цілей і завдань як юридичних понять різного порядку вчені справедливо роблять висновок, що «мета зумовлює завдання, завдання сприяють розкриттю мети, визначають можливості її досягнення» [74, с. 105-11]. При визначенні цілей і завдань профілактики дорожньо-транспортного травматизму слід виходити з того, що мета – це кінцевий результат діяльності людини (або колективу людей), попереднє ідеальне уявлення про який і бажання його досягти зумовлюють вибір відповідних засобів і системи специфічних дій по його досягненню, а задачі – конкретні шляхи досягнення сформованої мети, засоби її реалізації [75, с. 646].

Слово «завдання» тлумачиться як: 1) наперед визначений, запланований обсяг роботи, справа і т. ін.; настанова, розпорядження, доручення; 2) мета, до

якої прагнуть; те, що хочуть здійснити [76, с. 284]. Тобто можна стверджувати, що завдання та мета мають між собою органічний зв'язок. Мета певної діяльності, процесу, явища завжди конкретизується у їх завданнях. Останні, на думку вчених, є сукупністю проблем, що потребують вирішення для досягнення цілей у даних конкретних обставинах за наявності ресурсів [77, с. 145].

З урахуванням викладеного можна виділити наступні завдання адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму:

забезпечення розробки та застосування ефективних заходів запобігання адміністративним правопорушенням на автомобільному транспорті та збільшення дорожньо-транспортної аварійності;

організація об'єктивного статистичного обліку, що відображає реальний стан дорожньо-транспортного травматизму на території України, Автономної Республіки Крим, області, міста, району, селища, села тощо;

забезпечення систематичного аналізу статистичних даних про адміністративні правопорушення, що призвели до підвищення рівня дорожньо-транспортної аварійності;

визначення сил і засобів, необхідних для ефективної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та відповідних правопорушень на транспорті й в дорожньому русі;

матеріально-технічне забезпечення та фінансування заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму;

забезпечення практичної реалізації комплексних і цільових програм та інших профілактичних заходів у сфері убезпечення дорожнього руху та усунення детермінант адміністративних деліктів на транспорті;

здійснення аналізу стану профілактичної діяльності у сфері дорожньої безпеки в цілому в державі та за окремими її напрямками зокрема, з метою визначення її ефективності та внесення необхідних корективів у профілактичну роботу;

правове роз'яснення серед учасників дорожнього руху чинного законодавства з питань недопущення протиправної поведінки під час просторового переміщення на вулично-шляховій мережі країни та відповідальності за вчинення дорожніх правопорушень;

забезпечення інформування населення про стан профілактики дорожньо-транспортного травматизму через засоби масової інформації.

Зазначені завдання профілактики дорожньо-транспортного травматизму як певні заходи реалізації основних напрямів такої діяльності мають обов'язково знайти своє нормативне закріплення або в Законі України «Про дорожній рух», або у спеціальному нормативно-правовому акті, присвяченому безпосередньо профілактиці адміністративних деліктів на автомобільному транспорті та регулюванні у зв'язку із цим відповідних суспільних відносин.

Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму як один із напрямів загальнодержавної політики безпеки дорожнього руху також має ґрунтуватися на певних принципах, як основних засадах, якими зобов'язані керуватися органи законодавчої влади під час розробки правових основ попередження скоєння дорожньо-транспортних пригод, а також суб'єкти правозастосовної діяльності, які безпосередньо здійснюють профілактичні заходи.

Поняття «принцип» належить до числа фундаментальних, містить у собі багатогранні і багатозначні аспекти, які важко охопити якоюсь однією загальною дефініцією [78, с. 6]. Звертаючи увагу на об'єктивно зумовлений нормативно-регулятивний характер основних принципів права, О.В. Смірнов відзначає, що «принципи права відрізняються від інших подібних суспільних категорій, зокрема, від принципів юридичної науки, правосвідомості, правотворчості, перш за все, тим, що, будучи необхідним атрибутом права, характеризують його особливості саме як регулятора поведінки людей. Тому принципи права є ні чим іншим, як принципами нормативно-юридичного регулювання суспільних відносин» [79, с. 11].

Спеціально принципи профілактики дорожньо-транспортного травматизму у законодавстві не закріплено, що ускладнює їх розуміння та однозначне тлумачення у правотворчій та правозастосовній практиці. Відтак, до таких основоположних засад, перш за все, потрібно віднести *принцип законності*, який означає відповідність діяльності з попередження правопорушень законам та іншим нормативним актам, які передбачають основні напрямки та рівні попередження, компетенцію суб'єктів, підстави і заходи попереджувального впливу, а також гарантії захисту прав і законних інтересів осіб, щодо яких вони здійснюються.

Далі, для запобігання правопорушенням в дорожньому русі важливим є *принцип ефективності*, значення якого полягає в тому, щоб заходи попередження відповідали причинам та умовам скоєння правопорушень, тобто, усуваючи їх, не викликали додаткових негативних наслідків.

Профілактика дорожньо-транспортного травматизму також обов'язково має спиратися на відповідні наукові дослідження та аналітичні спостереження стану дорожньої аварійності як в цілому, так і за окремими правопорушеннями зокрема. За допомогою таких досліджень конкретизуються поточні й перспективні завдання, основні напрямки, об'єкти і засоби попереджувального впливу, матеріальні ресурси, щоб забезпечити досягнення прогнозованих цілей. В цьому проявляється *принцип наукової обґрунтованості* профілактики дорожньо-транспортного травматизму.

Принцип диференціації та індивідуалізації полягає в тому, що профілактична діяльність повинна мати співвідношення характеру та інтенсивності визначених заходів з конкретними завданнями впливу та врахуванням статусу і особливостей учасників дорожнього руху.

Особливої уваги заслуговує *принцип узгодженості дій суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму*, адже саме від додержання цього принципу залежить ефективність цілої системи профілактики адміністративних правопорушень [61, с. 58; 80, с. 163; 81, с. 340], у тому числі й у сфері дорожнього руху.

Не менш важливим є *принцип скоординованості дій та оперативної взаємодії суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму*, який, по-перше, забезпечує цілісність і стійкість організації профілактичного впливу на учасників дорожнього руху, по-друге, зберігає і безперервність процесу профілактики ДТП, по-третє, є, процесом розподілу діяльності в часі, забезпечуючи взаємодію різних частин організації профілактики дорожньо-транспортної аварійності в інтересах виконання поставлених перед нею завдань.

У число принципів профілактики правопорушень у згаданій сфері, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм, включений і *принцип пріоритету прав і законних інтересів людини і громадянина під час здійснення профілактичних заходів*. Відповідне формулювання з іншого боку не дозволяє усвідомити сенс даного принципу і допускає довільні «образливі» тлумачення з боку суб'єктів правозастосування. Зокрема, даний принцип може бути витлумачений таким чином, що, наприклад, законні інтереси особи, яка відбула покарання у вигляді позбавлення волі, щодо якої застосовуються заходи ресоціалізації, мають пріоритет перед законними інтересами суспільства і охоронюваними законом інтересами держави. Таке тлумачення, на наш погляд, було б за своєю суттю несправедливим. У зв'язку з цим вважаємо за доцільне окрім цього принципу, додати ще *принцип пріоритету заходів профілактичного впливу перед заходами юридичної відповідальності у випадках, що не суперечать законодавству*. Послідовна реалізація даного принципу в законодавстві дозволила б змінити репресивну спрямованість правоохоронної та контрольно-наглядової систем країни, основним показником ефективності яких є кількість розглянутих справ про адміністративні правопорушення, а також осіб, притягнених відповідно до адміністративної та кримінальної відповідальності.

Крім цього, не слід забувати й про *принцип відповідальності посадових осіб суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму за порушення дорожнього законодавства*, що є синтезуючою засадою та ідеологічною основою виникнення, становлення і функціонування багатьох

соціально-правових явищ у сфері публічного адміністрування дорожньою галуззю. Основне призначення зазначеного принципу полягає в тому, що він здійснює універсальне та узагальнене закріплення основ діяльності суб'єктів профілактики на засадах законності, дотримання принципу верховенства права, відповідальності за ефективність застосування профілактичних заходів. Забезпечення функціонування принципу відповідальності посадових осіб суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму за порушення дорожнього законодавства потребує від посадових осіб і керівників усіх ланок управління пояснення й обґрунтування своїх вчинків перед тими, хто цього вимагає. Важливість і необхідність застосування цього принципу визначається ще й тим, що він забезпечує якісне та ефективне публічне адміністрування дорожньою галуззю, організацію профілактики дорожньо-транспортної аварійності, орієнтуючись на позитивні показники [82].

Отже, профілактику дорожньо-транспортного травматизму слід розглядати, по-перше, як важливий засіб соціального регулювання дорожніх правовідносин; по-друге, як систему соціальних, економічних, ідеологічних, організаційно-правових та психолого-педагогічних заходів; по-третє, як поєднання різних рівнів профілактичної діяльності, здійснюваної загальними та спеціальними суб'єктами. Цілями попередження дорожньо-транспортного травматизму є досягнення і підтримання тенденції зниження аварійності, позитивна зміна її характеру і структури.

З урахуванням соціально-правової значущості підтримання дорожньої безпеки в країні адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму є регульованою національним законодавством сукупність суб'єктів, напрямків, об'єктів, форм і заходів здійснення комплексної соціальної, правової та реінтеграційної профілактичної діяльності органів державної влади, місцевого самоврядування та окремих інституцій громадянського суспільства у сфері виявлення та усунення факторів, причин та умов, що детермінують дорожньо-транспортну аварійність через скоєння «дорожніх» деліктів (негативна профілактика), а також створення соціальних

умов і формування ціннісних орієнтацій на безпечну і правомірну поведінку учасників дорожнього руху (позитивна профілактика).

Висновки до розділу 1

Узагальнюючи загальнотеоретичні основи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, можна зробити такі висновки:

1. Дорожньо-транспортний травматизм визначено в якості інтегрального компонента безпеки дорожнього руху, стан якого є прямим показником ефективності чи неефективності реалізації нормотворчих та правозастосовних заходів, спрямованих на виключення реальних і потенційних загроз для учасників дорожнього руху, ступеня та якості їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

2. На підставі аналізу дорожньо-транспортних пригод виявлено, що розміри аварійності знаходяться в прямій залежності від наступних основних факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм в Україні: чисельність населення та транспортних засобів; ступінь розвитку дорожньо-транспортних мереж та їх технічний стан; структура та обсяг транспортних потоків; технічний стан парку транспортних засобів; культура і дисципліна учасників дорожнього руху, в тому числі рівень професійної підготовки водіїв; морально-етичні норми учасників дорожнього руху; система невідворотності покарання за скоєні порушення ПДР; взаємодія транспортних засобів різного призначення та відомчої належності; недосконалість чинного законодавства, що регламентує організацію пішохідного руху і нагляд за ним; властивості технічних, організаційних та інформаційних систем убезпечення дорожнього руху; низький рівень реалізації профілактичних заходів.

3. Обґрунтовано необхідність визнання дорожньо-транспортного травматизму в якості пріоритетного об'єкта адміністративно-правової профілактики, що зумовлено запобіжним характером профілактичних заходів, які на ранніх стадіях унеможливають скоєння ДТП, сприяють підвищенню

правосвідомості учасників дорожнього руху, формуванню у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, визначенню потенційно-небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок, пошуку шляхів ефективного впливу на потенційні фактори, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

4. Адміністративно-правову профілактику дорожньо-транспортного травматизму визначено як методологічно складне суспільне явище, яке охоплює багаторівневу систему адміністративно-правових заходів, що здійснюються органами державної влади, місцевого самоврядування та окремими інституціями громадянського суспільства шляхом використання делегованих повноважень з метою виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

5. Сутність адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму розкривається через виконання нею певного набору функцій та реалізації, виходячи із цього, відповідних завдань. До функцій такого виду профілактики віднесено запобіжно-регулятивну, охоронну, виховну, ідеологічну та прогностичну функції.

РОЗДІЛ 2

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

2.1. Нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму

Реалізація заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму потребує належного їх правового регулювання, адже останнє виступає не лише об'єктивною умовою функціонування загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, але й ключовим та невід'ємним елементом організаційно-правового механізму застосування профілактичних заходів із зниження загального рівня аварійності та протидії дорожньо-транспортному травматизму. Саме повнота, узгодженість, своєчасність і послідовність нормативно-правового регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму виступають необхідними умовами ефективності уповноважених суб'єктів забезпечення дорожньої безпеки в країні. І це не випадково, адже правове регулювання досить усталено у правничих джерелах визначається як здійснюване державою за допомогою права і сукупності правових засобів упорядкування суспільних відносин, їх юридичного закріплення, охорони та розвитку [83, с. 488], як «здійснюваний всією системою юридичних засобів вплив на суспільні відносини з метою їх упорядкування» [84, с. 24] або «цілеспрямований вплив на поведінку людей і суспільні відносини за допомогою правових (юридичних) засобів» [85, с. 221].

Досить чітко суть правового регулювання сформульована С.С. Алексеєвим, яке він визначає з позиції здійснення за допомогою системи правових засобів (юридичних норм, правовідносин, індивідуальних приписів) результативного, нормативно-організаційного впливу на суспільні відносини з метою їх упорядкування, охорони, розвитку [86, с. 289].

Серед переліку правових засобів, як елементів організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму, юридичні норми посідають визначальне місце, забезпечуючи тим самим моделювання певних підсистем профілактики, формалізацію їх функціональних, організаційних та інформаційних структур, а також безпосереднє виконання різних функцій щодо профілактики адміністративних правопорушень і самою системою забезпечення безпеки дорожнього руху в країні.

Правові основи профілактики правопорушень, у тому числі й в дорожній галузі, складає законодавча, нормативна націленість усієї системи права, а відтак, і будь-якої її галузі, на забезпечення запобігання певним правопорушенням [87, с. 93].

Така діяльність здійснюється переважно на основі норм адміністративного права, що є найважливішим елементом системи забезпечення безпеки дорожнього руху, її визначальною ланкою, складають нормативну основу адміністративного права [88, с. 110]. Традиційно, під нормою адміністративного права розуміється встановлене державою правило поведінки, метою якого є регулювання суспільних відносин, що виникають, змінюються і припиняються у сфері державного управління, реалізація якого забезпечується методами переконання та примусу [89, с. 19; 90, с. 38.].

Особливістю нормативно-правового регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму є те, що його основу складає не лише національні регулятори убезпечення дорожнього руху, але й міжнародні стандарти забезпечення дорожньої безпеки. І це не випадково, адже діяльність з профілактики дорожньо-транспортного травматизму повинна відповідати принципам, правилам, нормам і стандартам, викладеним у міжнародних правових актах, серед яких, насамперед, Загальній декларації прав людини, Міжнародному пакті про громадянські та політичні права, Кодексі поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку та ін. В даному випадку характеристика стану системи правового регулювання як в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, так і профілактики дорожньо-транспортного

травматизму зокрема, передбачає розгляд співвідношення норм чинного українського законодавства і міжнародного права, а також відповідності відомчих норм законодавчим вимогам. Забезпечення правильного співвідношення норм національного та міжнародного права має широке значення для правового регулювання діяльності суб'єктів профілактики адміністративних дорожніх деліктів як з точки зору міжнародного співробітництва заради підтримання правопорядку на автошляхах світової спільноти, так і розв'язання багатьох внутрішніх проблем та відповідності заходів організації дорожнього руху, виявлення аварійно-небезпечних ділянок, причин та умов скоєння ДТП усталеним міжнародним дорожнім правилам, нормам і стандартам.

У питаннях співвідношення міжнародних норм із внутрішнім державним правом певної галузі (у тому числі й дорожньої) імплементація (реалізація принципів і норм сучасного міжнародного права як на території держави, так і в відносинах між суб'єктами міжнародного права) міжнародних стандартів, конкретних міжнародних конвенцій та угод може знаходити вираження у певних національних нормативно-правових актах. Однак за всіх обставин національне законодавство не може протирічити міжнародним угодам [91]. Відтак, правові акти органів міжнародних об'єднань слугують програмою правотворчої і правозастосовної діяльності органів держав-учасниць.

Насамперед, це Європейська хартія дорожньої безпеки (The European Road Safety Charter) – створена Єврокомісією найбільша громадянська платформа з тематики дорожньої безпеки, яка об'єднує понад 3400 приватних і громадських ініціатив, та спрямована на зміцнення культури дорожньої безпеки в Європі, поширення знань про причини ДТП, розвиток превентивних заходів. Учасниками хартії можуть бути як місцева влада, асоціації, бізнес-партнери, так і громадські об'єднання та освітні установи (школи, вузи), які діють з метою: взаємної підтримки європейських асоціацій, шкіл, університетів, компаній всіх типів і масштабів, місцевої влади, що діють заради дорожньої безпеки в Європі; визнання вкладу громадянського суспільства в сферу

дорожньої безпеки; допомоги громадянському суспільству в набутті та обміні знаннями про проблеми дорожньої безпеки в Євросоюзі та їх розв'язання; забезпечення рівноправного діалогу для обміну досвідом та практиками з навчання дорожньої безпеки на всіх рівнях керівництва Євросоюзу [92].

Крім цього, до міжнародних документів, що створюють правове підґрунтя до здійснення заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму, слід віднести: Конвенцію про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року); Конвенцію про дорожні знаки і сигнали (Відень, 8 листопада 1968 року); Європейську угоду про доповнення Конвенції про дорожній рух, відкриту для підписання у Відні (Женева, 1 травня 1971 року); Резолюцію 60/5, прийняту Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй, «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 26 жовтня 2005 року № 60/5; Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів [93]; Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [94]; Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх знищенням [95] та ін.

Попри те, що названі та деякі інші міжнародні договори, правила, угоди, конвенції прямо не містять положень щодо особливостей здійснення профілактичного впливу на учасників дорожнього руху з метою утримання їх від протиправних та суспільно-шкідливих вчинків у просторовому переміщенні, вони є підґрунтям реалізації національних нормативних приписів у загальнодержавній системі забезпечення дорожньої безпеки. Україна, як учасниця міжнародних договорів, відповідно до яких здійснюються різні перевезення за міжнародними правилами, зобов'язана дотримуватися таких вимог, поширювати їх на всій території та контролювати їх виконання.

Отже, розглядаючи нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму за юридичною силою нормативних приписів, можна сміливо казати, що воно містить декілька рівнів нормативно-правових актів, що окреслюють організаційно-правові питання цієї діяльності. Першим, безумовно, як вже було зазначено є міжнародний рівень правового

регулювання застосування заходів профілактичного характеру та забезпечення дорожнього руху в цілому.

Наступну групу нормативно-правового регулювання профілактики дорожньо-транспортного травматизму складає національне законодавство, що має досить розгалужену систему різних за юридичною силою, формою, змістом, дією в часі та просторі нормативно-правових актів. Їх очолює Конституція України, в якій закладені базові засади забезпечення дорожнього руху, оскільки захист суверенітету держави, забезпечення її економічної, інформаційної та екологічної безпеки належать до найважливіших функцій держави та є справою всього Українського народу. Конституція України – нормативний акт вищої юридичної сили, політико-правовий за своєю сутністю, що визначає найбільш важливі аспекти державного і суспільного ладу, форми народовладдя, закріплює принципи організації, діяльності й систему суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму.

Національний рівень запобігання та припинення порушень правил, норм і стандартів у сфері забезпечення дорожньої безпеки крім Конституції України також складають: Кодекс України про адміністративні правопорушення [96], Кримінальний кодекс України [97], закони «Про дорожній рух» [98], «Про перевезення небезпечних вантажів» [99], «Про транспорт» [100], «Про автомобільний транспорт» [101], «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», «Про автомобільні дороги» [102], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [103], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [104]; укази Президента України від 18 лютого 2002 р. № 143/2002 «Про заходи щодо дальшого зміцнення правопорядку, охорони прав і свобод громадян», від 20 травня 2004 р. № 570 «Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом», від 20 листопада 2007 р. № 1121 «Про невідкладні заходи із

забезпечення безпеки дорожнього руху», від 17 червня 2008 р. № 556 «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам»; постанови Кабінету Міністрів України від 31.01.1992 р. № 47 «Про затвердження зразків національних та міжнародного посвідчень водіїв і документів, необхідних для реєстрації транспортних засобів», від 08.05.1993 р. № 340 «Про затвердження положення про порядок видачі посвідчень водія і допуску громадян до керування транспортними засобами», від 17.12.1993 № 1053 «Про затвердження переліку статистичних показників і порядку обліку звітності щодо питань БДР», від 30.03.1994 р. № 198 «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони», від 18.02.1997 р. № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту», від 07.09.1998 р. № 1388 «Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на базі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок», від 11.07.2000 р. № 1081 «Про запровадження номерних знаків транспортних засобів, що виготовляються за індивідуальними замовленнями їх власників», від 18.01.2001 р. № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами», від 10.10.2001 р. № 1306 «Про правила дорожнього руху», від 22.05.2019 р. № 424 «Про деякі питання обліку дорожньо-транспортних пригод», від 30.01.2012 р. № 137 «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу», від 17.12.2008 р. № 1102 «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках», від 17.12.2008 р. № 1103 «Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або

перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду», від 17.12.2008 р. № 1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія»; акти місцевих органів виконачої влади та органів місцевого самоврядування щодо виконання делегованих і власних (самоврядних) повноважень у сфері забезпечення організації профілактичних заходів на певній території.

Здавалося б сфера дорожнього руху та його безпеки регулюється значною кількістю нормативно-правових джерел, однак питання профілактики дорожньо-транспортного травматизму допоки залишаються поза належною увагою законодавця. Так, Закон України «Про дорожній рух» хоча й називають «українською дорожньою конституцією», водночас питання профілактики адміністративної деліктності на автомобільному транспорті належним чином не врегульовані. У законі про профілактику лише згадується, коли мова йде про компетенцію органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій (стаття 5) в частині «організації та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму», компетенцію міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій (стаття 6) в частині «здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму», «проведенні робіт з пропаганди безпеки дорожнього руху», компетенцію сільських, селищних рад, їх виконавчих органів (стаття 7) в частині «проведення серед різних соціально-вікових груп населення профілактичних заходів щодо безпеки дорожнього руху», компетенція власників транспортних засобів (стаття 10) в частині «організації та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму», участь підприємств, установ, організацій у забезпеченні безпеки дорожнього руху (стаття 12) в частині проведення у трудових колективах профілактичної роботи з дотримання вимог законодавства про дорожній рух [98]. Концептуально нормативні засади профілактики дорожньо-транспортного

травматизму в Законі України «Про дорожній рух» не окреслені. Таку ж ситуацію можна спостерігати й в інших законодавчих і підзаконних нормативно-правових актах. Зокрема у Законі України «Про Національну поліцію» лише в одній статті згадано про профілактику, а саме у статті 23 позначено, що поліція відповідно до покладених на неї завдань «здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень» [105].

Єдине виключення складає наказ Національної поліції України від 27 грудня 2016 року № 1377 «Про затвердження Порядку організації проведення профілактичних заходів», прийнятий для впорядкування проведення профілактичних заходів, виключення випадків перенавантаження поліцейських у зв'язку з одночасним проведенням декількох заходів, визначення механізму проведення та належної їх організації, підвищення ефективності службової діяльності в цьому напрямі. Порядок організації та проведення профілактичних заходів визначає основні організаційні напрями діяльності поліції щодо проведення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень. Досить важливим в вказаному вище порядку є визначення профілактичних заходів як дій поліції, спрямованих на недопущення правопорушень та запобігання їх учиненню, ліквідацію причин та умов, що їх викликають [106]. Водночас, згаданий порядок визначає загальні засади профілактичної діяльності Національної поліції, про особливості здійснення профілактичних заходів у дорожньому русі, запобіганні дорожньо-транспортній аварійності у ньому взагалі не згадується.

Отже, з огляду на чинне дорожнє законодавство доречно вести мову про ефективність його норм у профілактиці дорожньо-транспортного травматизму. Не випадково в юридичній літературі справедливо зазначалося, що «визначення ефективності в різних галузях права за своєю суттю має бути одноплановим, однозначним і в той же час враховувати специфіку регульованих суспільних відносин, особливості видів правопорушень і т.д.» [107, с. 32].

«Ефективність правових норм, – відзначає С. Пелевін, – в даному випадку розглядається як адекватність правових засобів, правового регулювання і способів застосування права тим суспільним відносинам, на регулювання яких воно спрямоване, відповідно до мети, що відповідає об'єктивним умовам розвитку суспільства [108, с. 98]». Така точка зору спирається на оптимальність самого права, його норм та інститутів, на наукову обґрунтованість юридичного інструментарію, що застосовується для досягнення мети.

Ефективність норм права традиційно розуміється як співвідношення мети законодавця і реально досягнутого результату. Так, на думку деяких вчених, відповідність обраних правових засобів мети виступає необхідною передумовою ефективності правової норми, а неправильний вибір засобів досягнення правових цілей може спотворити зміст і значення останніх [109, с. 40; 110].

«Ефективність правового встановлення, - на думку Ф. Н. Фаткуліна, - це його здатність надати об'єктивно позитивний вплив на суспільні відносини при даних конкретних соціальних умовах, характеризується переважно кількісними показниками [111, с. 4]».

Проблема ефективності норм права була, є і буде актуальною для будь-якої держави, поки існують приписи норм права, а держава регламентує соціальне життя шляхом видання правових актів і контролю за їх реалізацією. Труднощі реалізації стовідсоткової ефективності нормативно-правових актів лише підкреслює необхідність наукового осмислення даної проблематики, пошуку шляхів і форм наближення до правового і соціального ідеалу у вигляді ефективно діючого законодавства в конкретному суспільстві і державі в конкретний історичний період.

Здається правильним не зводити проблему ефективності норм адміністративно-деліктного права тільки до проблеми технологічності законодавства, тобто розглядати ефективність як відповідність цілям, які закладає законодавець, реально остаточним результатами. У контексті

соціального розвитку і соціальної конфліктності, враховуючи відставання законодавства у сфері профілактики дорожньо-транспортного травматизму від стрімко розвинутих соціальних відносин, вважаємо за доцільне розглядати ефективність профілактики дорожньо-транспортного травматизму в таких аспектах:

– цільовий аспект, як співвідношення між цілями норми права і реально позначеними результатами;

– соціальний аспект, як відповідність норми права соціальним інтересам. Обумовлений правильним визначенням мети адміністративного покарання, вибором його виду і змісту, спрямований на зниження рівня соціально шкідливою конфліктності в сфері відносин по встановленню та застосуванню адміністративної відповідальності;

– економічний аспект виражається в забезпеченні економічної вигоди норм адміністративно-деліктного права. Настання наслідків у вигляді призначення адміністративного покарання повинно відбуватися з найменшими втратами організаційних, матеріальних, часових ресурсів.

– психологічний аспект виражається в тому, що норми адміністративно-деліктного права впливають, перш за все, на самого правопорушника, а також в тому, щоб в силу комунікативного пристрої суспільних відносин за допомогою емоційних навантажень сформувати у інших осіб адекватну позицію щодо усвідомлення: здійснювати або не здійснювати ті чи інші адміністративно-карані діяння.

Відтак, усю систему нормативно-правових актів, норми яких служать правовою основою профілактики дорожньо-транспортного травматизму фактично доцільно поділити на два блоки. Зміст правових норм першого блоку таких актів є загальним, служить правовим забезпеченням дорожньої безпеки в цілому, а другу групу складють акти застосування заходів профілактики різних проявів протиправної діяльності на автомобільному транспорті та різних категорій учасників дорожнього руху.

Не можна не згадати й про програмно-цільовий аспект заходів, пов'язаних із профілактикою ДТП. Зокрема, доречно казати про те, нормативно-правові засади профілактики дорожньо-транспортного травматизму складають також такі нормативні акти як: Програма профілактики правопорушень, затверджена Указом Президента України «Про заходи щодо зміцнення правопорядку і посилення взаємодії місцевих органів виконавчої влади та правоохоронних органів» [112] № 1087/2006 від 15.12.2006 р., розпорядження Уряду «Про схвалення Концепції Комплексної програми профілактики правопорушень на 2006–2008 роки» [113] № 116-р від 01.03.2006 р., Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки» [114] від № 1767 20.12.2006 р.; видана Урядом України Постанова «Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004–2006 роки» [115] № 2029 від 26 грудня 2003 р., та ін.

Особливе значення серед вищезазначених нормативно-правових актів має розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 № 1209-р «Про схвалення Концепції реалізації державної політики у сфері профілактики правопорушень на період до 2015 року», оскільки його зміст спрямований на підвищення ефективності профілактичної діяльності, стосується не лише основних проблеми організації профілактики правопорушень, але й визначає конкретні заходи щодо їх подолання.

Не можна також не відзначити і постанову Кабінету Міністрів України від 3 січня 1996 р. № 5, якою було затверджено Комплексну програму запобігання дорожньо-транспортному, побутовому і дитячому травматизму, іншим нещасним випадкам невиробничого характеру на 1996 - 2000 роки [116]. За роки незалежності України, як не прикро констатувати, це перша і єдиний програмний документ, спрямований на запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

З огляду на вище викладене, найбільш доцільним та обґрунтованим в нинішніх реаліях сьогодення виглядає прийняття та реалізація Державної

програми профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якій програмно-цільовими заходами слід охопити усі проблемні напрями забезпечення дорожньої безпеки та зменшення рівня дорожньо-транспортної аварійності в країні.

Намагання створити комплексне та уніфіковане нормативно-правове забезпечення профілактики правопорушень робилися ще за часів СРСР. Ідея прийняття єдиного правового профілактичного нормативно-правового акта висувалася ще в 1960-х рр. Однак перший етап її реалізації закінчився на початку 1970-х рр. розробкою Основ законодавства Союзу РСР і союзних республік з профілактики злочинів» [117, с. 71-74] (в цей період в СРСР діяли в якості самостійних «рамкових» актів основи законодавства про судоустрій, кримінальне судочинство, кримінальне, виправно-трудове та інше законодавство) [118]. Концептуальна відмінність даного документа від закону полягала, перш за все, в більш вузькому предметі регулювання – відносини в сфері профілактики саме злочинів, а не правопорушень взагалі.

Перша спроба врегулювати основні положення профілактики правопорушень всіх видів була зроблена на початку 1990-х рр. в рамках оголошеного МВС СРСР конкурсу на розробку відповідного законопроекту [119]. Тим не менш відповідний законопроект, розроблений фахівцями Академії МВС СРСР, ВНДІ МВС СРСР, Київської вищої школи МВС СРСР та Управління правового забезпечення органів внутрішніх справ МВС СРСР влітку 1991 року, не був підтриманий Урядом СРСР у зв'язку з відсутністю фінансування. Після розпаду СРСР роботи над відповідним законопроектом були продовжені з урахуванням нових правових реалій, проте також не отримали підтримки законодавця.

Лише у 2006 році було офіційно зареєстровано проект Закону України «Про профілактику правопорушень», який, на жаль, так і залишився законопроектом, хоча він мав передбачати порядок здійснення державою контролю за виконанням вимог законодавства з профілактики правопорушень та відповідальність за невиконання або неналежне виконання обов'язків

суб'єктами профілактики. Згаданим законопроектом було визначено те, що профілактичні заходи мають здійснюватися на всій території України або в її окремому регіоні, на підприємстві, в установі, організації незалежно від форм власності, серед групи населення (загальна профілактика) або стосовно конкретної особи (індивідуальна профілактика). Натомість, у ньому було закладено норму про те, що профілактика правопорушень в Україні передбачає співробітництво з правоохоронними органами інших держав та участь України в заходах, які здійснюються міжнародними організаціями [120; 121]. У законопроекті передбачено, що суб'єктами загальної та індивідуальної профілактики правопорушень є органи державної влади (законодавчої, виконавчої, судової), органи місцевого самоврядування, органи прокуратури, засоби масової інформації, громадські організації, у тому числі громадські формування з охорони громадського порядку, релігійні установи та організації, підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, які беруть участь у профілактиці правопорушень. Керівники суб'єктів профілактики правопорушень несуть відповідальність за організацію профілактичної роботи в межах своїх повноважень. З-поміж об'єктів профілактики правопорушень пропонувалося визначити громадян України, осіб без громадянства, а також іноземців, за винятком дипломатичних представників іноземних держав та інших громадян, які за законами України і міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, користуються імунітетом від кримінальної та адміністративної юрисдикції, криміногенні чинники правопорушень, особи з криміногенними нахилами, а також юридичних осіб стосовно дотримання ними вимог законодавства щодо охорони державного і колективного майна, мікросередовище, яке сприяє формуванню особи з криміногенними нахилами [121].

Попри те, що законопроект «Про профілактику правопорушень» так і не було прийнято, назвати його якісним дуже важко, адже очевидно, що, по-перше, проект закону практично не конкретизує об'єкт профілактики, тобто

самі правопорушення, їх причини та умови, він складається з норм-понять і норм-принципів;

по-друге, законопроектом не передбачено принцип прямої дії. Так, незважаючи на те, що в ньому передбачені суб'єкти профілактики правопорушень, важко сказати, хто з них і за які правопорушення може застосовувати ті або інші передбачені в проєкті форми профілактики. Зазначений недолік не унікальний і властивий багатьом іншим законам у сфері протидії адміністративній деліктності. Він є наслідком не вирішеної до кінця в теорії права проблеми доцільності поряд з кодифікованими актами приймати закони-декларації непрямої дії;

по-третє, проєкт закону «Про профілактику правопорушень» є досить узагальненим нормативно-правовим актом та взагалі не розкриває особливостей профілактики вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

В цілому дорожнє законодавство у напрямі профілактики дорожньо-транспортного травматизму, на превеликий жаль, має переважно організаційний і технологічно-інструментальний, а не основний характер, який повинен бути притаманний базовому закону, здатному системно інтегрувати основні принципи, суб'єкти, напрямки та заходи профілактики адміністративних «дорожніх» деліктів, адже й досі:

– практично відсутня теоретико-концептуальна основа складної і багатопланової соціально-правової діяльності правоохоронних та інших органів державної влади, місцевого самоврядування, громадських організацій і окремих громадян щодо попередження небезпечних дорожніх деліктів, що можуть привести до тяжких дорожньо-транспортних наслідків;

– профілактика розглядається автономно та ізольовано від загальної системи забезпечення безпеки дорожнього руху в країні, невід'ємною і пріоритетною частиною якої вона є;

– не визначена на концептуальному і соціально-практичному рівнях стратегія адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму;

– відсутня чітка наукова складова державної системи забезпечення дорожньої безпеки, адже, зрозуміло, що без наукового розуміння і визначення переліку конкретних причин та умов скоєння правопорушень на транспорті практично неможливо ефективно здійснювати діяльність щодо їх виявлення та усунення, тобто системно, предметно і цілеспрямовано здійснювати профілактику правопорушень, тим самим забезпечити стійке зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму та зміцнення дорожньої безпеки в країні в цілому;

– законодавство у напрямі профілактики дорожньо-транспортного травматизму погано структуровано і не відрізняється необхідною і достатньою повнотою і системністю, в ньому практично відсутні базово-профілактичні нормативно-правові акти із зазначенням суті, цілей, соціально-правового статусу і теоретико-концептуальної основи попередження адміністративних «дорожніх» деліктів; неповно і недостатньо науково сформульовані основні поняття і категорії, визначення сутності, цілей, завдань, функцій і форм такого виду профілактики; не розкрита сутність, зміст і порядок проведення окремих профілактичних заходів та комплексних оперативно-профілактичних операцій;

– наявні сьогодні визначення профілактики «дорожніх» правопорушень, дорожньо-транспортного травматизму, дорожньо-транспортної аварійності в значній мірі позбавлені предметно-цільового змісту, а зведені просто до «системи соціальних, правових та інших заходів загальної та індивідуальної профілактики»;

– визначення профілактики дорожньо-транспортного травматизму має необґрунтовано вузький деліктологічний характер без урахування діяльності, спрямованої на виявлення та усунення причин та умов скоєння адміністративних правопорушень, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм.

У питаннях створення якісного та головне ефективного правового забезпечення застосування заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму слід виходити із подвійної природи такої профілактики, яка є: по-перше, складовою профілактики правопорушень в країні в цілому, а по-друге, невід'ємним елементом загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Урахування особливостей цих двох напрямів у формуванні правових основ профілактики ДТП є обов'язковим, хоча тенденція розвитку, яка спостерігається в законодавчій системі в останні роки, в правовій сфері в цілому, вимагає перебудови раніше відомих суспільних відносин в світлі сучасних реалій. У той же час необхідно регулювати соціальними нормами суспільні відносини, які ігнорувалися законодавчою владою, а також відносини, що виникли в результаті формування процесів глобалізації. Це вказує на необхідність упорядкування існуючого і прийнятого дорожнього законодавства з метою підвищення його ефективності. Таке впорядкування дорожнього законодавства може здійснюватися й шляхом прямої систематизації, про що неодноразово наголошували вчені та правозастосувачі. І завдяки цьому можна створити систему, що забезпечує цілісність нормативно-правових документів та підвищує якість дорожнього законодавства.

У правничій літературі неодноразово піднімалося питання систематизації дорожнього законодавства, насамперед шляхом його кодифікації у вигляді прийняття Дорожньо-транспортного кодексу [122, с. 66], Автотранспортного кодексу України [123, с. 4], Кодексу автомобільного транспорту України [124, с. 139; 125] тощо.

Пряме механічне об'єднання усього масиву законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів з організації, регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки є надто складним питанням, що не взмозі охопити регулюванням абсолютно всі суспільні відносини у досліджуваній сфері.

Водночас, слід констатувати, що систематизація законодавства не означає технічного розвитку єдиної системи законів, адже «система нормативно-правових документів не є простим механічним конгломератом (набором)

правових документів, однак складається з взаємозв'язаних і взаємозалежних частин і являє собою єдиний механізм регулювання» [126, с. 219].

Об'єднати нормативні приписи, зрозуміло, можна різними способами систематизації «дорожнього» законодавства, одним із основним яких є кодифікація. Проте розробка єдиного кодифікованого правового акту в транспортній сфері є складним завданням, адже розв'язання такої проблеми теоретично можливо тільки при формуванні відповідної методології та визначенні концептуальних підходів на міцній науковій позиції. Спроби ж створити транспортний кодекс, ґрунтуючись на ентузіазмі представників наукової громадськості, хоча і можуть привести до тимчасового успіху і навіть дозволити сформуванню якийсь законопроект, однак без належного досконалого опрацювання усіх складових проблеми, неминуче спричинять за собою безліч інших проблем і будуть приречені в кращому випадку на забуття [127, с. 132].

Поступовий на сьогодні розвиток дорожнього законодавства, прийняття нормативних актів у цій сфері відповідає різним періодам проведених реформ в сфері профілактики дорожніх правопорушень, деякі норми застаріли за змістом, а деякі з них носять суперечливий характер, багато норм мають дублюючий характер, в деяких спостерігаються правові прогалини, що призводить до виникнення проблем і недоліків в застосуванні і використанні норм Закону України «Про дорожній рух» та інших нормативно-правових актів в цій сфері, негативно позначається на ефективності діяльності щодо подолання дорожньо-транспортної аварійності. Безперечно, це свідчить про необхідність систематизації нормативних документів щодо забезпечення дорожнього руху та профілактики дорожніх правопорушень, необхідність якої виражається в наявності наступних чинників:

– наявності вимог щодо взаємної координації процедур, встановлених різним законодавством стосовно профілактики дорожніх правопорушень та протидії дорожньо-транспортному травматизму;

- необхідності обмежити регулювання певних питань профілактики правопорушень різними законодавчими актами, забезпечити їх об'єднання в єдиний нормативний документ;
- відсутності повного застосування на практиці деяких профілактичних процедур, встановлених законодавчими актами;
- регулюванні питань координації профілактики правопорушень різними нормативними документами, в яких дублюються існуючі процедури;
- наявності правових прогалин і суперечностей в Законі України «Про дорожній рух».

Виходячи з означених міркувань, кодифікаційна форма систематизації дорожнього законодавства здається не зовсім прийнятною з огляду на необхідність урахування в такому кодифікованому акті й положень про систему убезпечення дорожнього руху, і окремих питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, і організації та регулювання дорожнього руху тощо.

Більш логічним виглядає систематизація значного масиву розрізаних нормативно-правових приписів у сфері дорожнього руху та його безпеки шляхом інкорпорації та об'єднання таких правових актів в один документ з умовною назвою «Основи дорожнього законодавства та його безпеки» (певного роду звід законів), в якому мають знайти місце усі раніше перелічені питання. Така форма систематизації дорожнього законодавства дозволить:

- забезпечити взаємозв'язок і цілісність нормативного масиву правил, норм і стандартів у сфері дорожнього руху та його безпеки;
- виявити та усунути існуючі протиріччя, прогалини і невідповідності між правовими нормами;
- підвищити ефективність практичного застосування нормативних приписів щодо запобігання дорожньо-транспортного травматизму та подолання аварійності на автомобільному транспорті;
- виявити і відмовитися від процедур, які в деяких відносинах застаріли;

– створити єдину правову базу, що регулюватиме у тому числі й необхідні питання попередження правопорушень, яка здійснюватиметься в систематичній, багаторівневій, логічній та органічній послідовності з конкретною метою в якості самостійної галузі діяльності.

Отже, систематизація як універсальний інструмент допомагає визначити необхідні правові положення, що, в свою чергу, допомагає виявляти і усувати невідповідності, протиріччя і недоліки правової бази між нормами права [128, с. 89; 129, с. 120].

Прикро констатувати, але є фактом те, що за роки незалежності питанням створення комплексного правового забезпечення профілактики дорожньо-транспортного травматизму не приділялося належної уваги. Поодинокі спроби унормування питань профілактики адміністративних правопорушень на автомобільному транспорті у підзаконних нормативно-правових актах радше є винятком, а ніж правилом. Водночас не можна нескінченно збільшувати підзаконну нормотворчість у досліджуваній сфері, адже це призводить до «збільшення кількості інших нормативно-правових актів, що встановлюють адміністративну відповідальність за вчинення адміністративних проступків» [130, с. 93-94].

Більше того, слушно з цього приводу каже А.П. Закалюк про те, що «... масова заміна законодавчих та інших нормативних актів, що є об'єктивною для перехідного періоду, супроводжується правовою нестабільністю, звичною для нашої системи не обов'язковістю до-держання правових норм та послабленням контролю за їх виконанням, в тому числі і через корупцію у правоохоронних та контролюючих органах» [131, с. 64].

Попри те, що пропозицій вчених у цьому надзвичайно важливому напрямі регулювання відносин убезпечення дорожнього руху чимало, водночас підзаконна нормотворчість не зможе сформулювати комплексне уявлення про систему профілактики дорожньо-транспортної аварійності та врегулювати виключно усі особливості її реалізації. Тому слушними є позиції вчених, які пропонують «...створювати комплексні правові акти, в яких управлінські

елементи, їх взаємозв'язок, підсистеми отримали б максимально вичерпне правове оформлення» [132, с. 105].

Розв'язання проблеми створення належних правових основ профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні вбачається трьома варіантами: по-перше, через доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремим розділом Х-А «Профілактика дорожньо-транспортного травматизму»; по-друге, шляхом прийняття Закону України «Про профілактику правопорушень» та визначення у ньому правових основ профілактики скоєння адміністративних деліктів у дорожньому русі; по-третє, через прийняття окремого Закону України «Про профілактику дорожньо-транспортного травматизму», яким на перспективу буде закладено підвалини організації профілактичної діяльності органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності, у тому числі громадських організацій, спрямованої на виявлення та усунення причин і умов, які сприяють учиненню «дорожніх» правопорушень, а також виявлення осіб, схильних до їх вчинення, та застосування до них заходів юридичного впливу до виправлення.

Запропонований Закон України «Про профілактику дорожньо-транспортного травматизму» складатиметься з декількох глав, а саме: Глава 1. Загальні положення (розкриватимуться основні поняття, використовувані в законі, принципи профілактики дорожньо-транспортного травматизму, суб'єкти та основні напрямки профілактики дорожніх правопорушень; Глава 2. Повноваження, права та обов'язки суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму (конкретизуватимуться повноваження в сфері дорожньої профілактики органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності, у тому числі громадських організацій); Глава 3. Види профілактики правопорушень і форми профілактичного впливу (надаватиметься поняття загальної та індивідуальної профілактики дорожньо-транспортного травматизму, підстави для здійснення профілактичних заходів, форми профілактики та їх характеристика); Глава 4. Організаційні засади функціонування системи профілактики дорожньо-

транспортного травматизму (конкретизуватимуться координаційні основи профілактики правопорушень на автомобільному транспорті та дорожньому русі, її інформаційне забезпечення, закріплюватиметься необхідність моніторингу та прогнозування профілактичних заходів); Глава 5. Прикінцеві положення.

Створення належних правових основ профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні наразі є вимогою часу, а тому взяття за основу якогось одного із запропонованих варіантів сприятиме: встановленню національних стандартів профілактичної діяльності на транспорті; розробленню та реалізації комплексних програм профілактики адміністративних «дорожніх» правопорушень, які приймаються і затверджуються на різних рівнях та ланках влади і спрямовані на забезпечення ефективності здійснення узгоджених заходів щодо профілактики правопорушень в дорожньому русі та усунення причин, що зумовили їх вчинення, та сприяли поширенню дорожньо-транспортної аварійності.

2.2. Суб'єкти адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму, їх система, функції та повноваження

Ефективна реалізація завдань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в країні прямо пов'язана з професійним і фаховим здійсненням усіх напрямків публічного адміністрування у цій сфері, що, у свою чергу, зумовлює спеціалізацію як усієї загально-державної системи убезпечення дорожнього руху, так і такого важливого його напрямку як адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму. Забезпечити його реалізацію у повному обсязі має відповідна система суб'єктів профілактики.

Довідкові джерела визначають «суб'єкта» як особу або групу осіб, колектив, організацію, які виступають активним діячем у якому-небудь акті, процесі; людину як носія яких-небудь властивостей [133, с. 728].

Деякі українські вчені-правники зазначають, що суб'єкти профілактики правопорушень та злочинів – це органи, спеціальні інституції, посадові особи та громадяни, що відповідно до вимог закону чи у зв'язку зі здійсненням посадових обов'язків забезпечують виявлення, усунення, послаблення, нейтралізацію чинників, які сприяють протиправній діяльності, чи деяких її видів, а також служать стримуванню активізації протиправної діяльності і забезпечують ресоціалізацію осіб, схильних до вчинення таких діянь [134, с. 75].

З позиції адміністративної деліктності суб'єктами профілактики такого роду проступків слід вважати юридичних осіб різного рівня, повноважень, фізичних осіб, які цілеспрямовано здійснюють профілактику, мають зовнішні та внутрішні зв'язки як за «вертикаллю», так і за «горизонталлю» [135, с. 63]. Так само це стосується і суб'єктів системи профілактики адміністративних правопорушень, що вчиняються у сфері дорожнього руху та негативно впливають на загальний рівень дорожньо-транспортного травматизму.

Відтак, в сучасних умовах профілактику адміністративної деліктності здійснює складна, багаторівнева система суб'єктів, місце і роль кожного з яких визначається наявністю можливостей профілактичного впливу, які можуть бути передбачені правовим актом бо виникають автоматично, на підставі наявності у цього суб'єкта певного авторитету [136, с. 217-218].

Характерною особливістю цих суб'єктів є наділення їх владними повноваженнями щодо виявлення та усунення чинників, які впливають на стан дорожньо-транспортної аварійності та рівень протиправної поведінки учасників дорожнього руху, застосування запобіжних адміністративно-правових заходів, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за вчинені ними дорожні правопорушення, постійна координація їхньої роботи в межах системи суб'єктів профілактики адміністративних деліктів на транспорті.

При цьому обов'язковою ознакою суб'єкта профілактики адміністративних правопорушень є профілактична спрямованість всіх чи частини функцій щодо запобігання адміністративним деліктам.

Усталеною є думка про те, що провідна роль у здійсненні адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму належить суб'єктам державної влади, які володіють широкими адміністративними повноваженнями, потужним арсеналом сил і засобів, «монополією» на застосування заходів примусу. Разом з тим, слушно каже Т.О. Гуржій, не слід недооцінювати місію місцевого самоврядування, недержавних соціальних інститутів, громадськості, заінтересованих приватних структур. Навпаки, їх участь в реалізації охоронних (зокрема, профілактичних) функцій адміністративного права потрібно всіляко стимулювати й заохочувати, адже кожного з них закон наділяє важливими повноваженнями щодо усунення причин і передумов дорожньо-транспортної аварійності [137].

Дорожня галузь має певні особливості, пов'язані із тим, що суттєвий вплив на організацію процесу просторового переміщення пасажирів і вантажів, а також забезпечення дорожньої безпеки справляють міжнародні установи та організації, зокрема такі, як: Міжнародна організація із запобігання дорожнім пригодам [138]; Постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів [139]; Світова асоціація автомобільних магістралей [140]; Міжнародний союз автомобільного транспорту [141] та інші.

Однак роль міжнародних інституцій зводиться переважно до визначення правил, норм і стандартів на автомобільному транспорті та дорожньому русі, організації загальних питань перевізного процесу, підтримки й проведення освітніх та інформаційних кампаній з безпеки дорожнього руху тощо. Безпосереднє здійснення профілактичних заходів покладається на національні владні структури. Серед останніх можна виділити ті, що здійснюють загальне супроводження профілактичної діяльності на автомобільному транспорті. Насамперед, це Верховна Рада України, як вищий законодавчий орган влади, що наділена повноваженнями щодо прийняття законів, регулюючих роботу транспорту, визначаючих засади формування та реалізації профілактичної політики, затвердження загальнодержавних програм забезпечення безпеки дорожнього руху, у яких значна увага приділяється профілактиці дорожньо-

транспортного травматизму. Так, наприклад, згідно статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт», як складова системи органів державного регулювання та контролю, Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації [101]. Верховна Рада України є одним із органів, покликаних забезпечувати нормативно-правове регулювання суспільних відносин на транспорті.

Не менш значущу роль у формуванні правових основ організації профілактики дорожньо-транспортного травматизму в країні відіграє Президент України, хоча його та Верховну Раду України Закон України «Про дорожній рух», Закон України «Про автомобільний транспорт» та інші «дорожні» нормативно-правові акти залишили поза увагою. Водночас Президент України здійснює реалізацію профілактичних заходів через видання указів, розпоряджень, надання вказівок тощо, а саме укази від 20 травня 2004 р., № 570/2004 «Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом» [142], від 20 листопада 2007 р. «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» [143], розпорядження Президента України від 19 грудня 2005 р. «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» [144] та ін.

Ще одним суб'єктом організації профілактичної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху загальної компетенції виступає Кабінет Міністрів України, що є вищим органом у системі органів виконавчої влади [145]. Водночас його компетенцію позначено лише в Законі України «Про дорожній рух», згідно якого до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить: підготовка проектів законів, нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України; розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний,

залізничний, повітряний, водний); фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки тощо. Саме під час реалізації перелічених повноважень забезпечується створення відповідних умов до запровадження профілактичних заходів на автомобільному транспорті. Водночас в Законі України «Про автомобільний транспорт» лише зазначено, що Кабінет Міністрів України здійснює відповідно до своїх повноважень загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту.

Наступну групу суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму складають органи міжгалузевої компетенції, для яких реалізація профілактичних заходів у сфері дорожньої безпеки не є основною діяльністю. Однак вони опосередковано здійснюють профілактичний вплив на учасників дорожнього руху. Зокрема, Міністерство охорони здоров'я України через свої заклади здійснює контроль у сфері дорожнього руху шляхом проведення оглядів кандидатів у водіїв й водіїв, їх направлення на позачергові медичні огляди. Огляд у закладах охорони здоров'я здійснюється з метою встановлення наявності чи відсутності стану сп'яніння в обстежуваної особи. Як і швидкість пересування, вживання алкоголю або наркотичних засобів підвищує ризик виникнення аварій і подальшого летального результату або важкого травматизму [146]. На сьогодні перспективним і цілком логічним здається забезпечення обов'язкового медичного обстеження водія перед виходом на маршрут на автомобільному транспорті загального користування.

Міністерство освіти і науки України реалізує заходи, спрямовані на розробку та затвердження типових навчальних планів та програм з підготовки водіїв, контролю за виконанням програм підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв та ін. [147].

Міністерство інфраструктури України відповідно до положення перевіряє, переглядає та скасовує стандарти в галузі транспорту, забезпечення населення об'єктами інфраструктури транспорту; стандарти у сфері

автомобільного транспорту; затверджує порядок ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному транспорті, а також пожеж на зазначеному транспорті; допуску до діяльності щодо здійснення міжнародних перевезень пасажирів або вантажів на автомобільному транспорті, а також затверджує акти, якими встановлюються форми бланків посвідчень і картки допуску на транспортний засіб для здійснення міжнародних автомобільних перевезень, та форма заяви про допуск до здійснення таких перевезень; здійснення контролю за дотриманням вимог безпеки перевезення пасажирів і вантажів на автомобільному транспорті; організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом; організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні; перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками; розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту загального користування; оплати проїзду безпосередньо під час поїздки у рухомому складі; узгодження нормативної документації на конструкцію транспортних засобів; установлення відповідності виконавця послуг з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів та їх складових частин вимогам законодавства; підтвердження професійної компетенції керівників та менеджерів, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту; проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів; підтвердження професійної компетенції водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів; діяльності автостанцій; проведення відповідно до вимог міжнародних договорів України перевірки конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, які використовуються під час здійснення міжнародних перевезень [148] тощо.

Міністерство розвитку громад та територій України згідно Положення, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 р. № 197, наділено повноваженнями щодо: здійснення нормування у будівництві з

метою формування безпечного середовища для життя і здоров'я людини; управління у сфері містобудування шляхом планування територій на державному рівні, визначення державних інтересів для їх урахування під час розроблення містобудівної документації та проведення моніторингу за дотриманням законодавства у сфері містобудування; проведення містобудівного моніторингу на державному рівні; затвердження правил утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі населених пунктів і т.ін. [149].

Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування хоча й не належать до однієї групи суб'єктів адміністративно-правової профілактики ДТП, водночас наділені Законом України «Про дорожній рух» певною профілактичною компетенцією щодо прийняття нормативно-правових актів з питань дорожнього руху та його безпеки, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України; затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; організації навчання населення Правил дорожнього руху, проведення виховних заходів серед різних соціально-вікових груп населення щодо його безпеки; організації підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвиток мережі відповідних навчальних закладів; організації та здійснення заходів для своєчасного забезпечення потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою безпосередньо на місці події та їх транспортування для надання подальшої медичної допомоги до відповідних закладів охорони здоров'я; організації та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; керівництва роботою по пропаганді безпеки дорожнього руху [98].

До компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху належить контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням, здійснення та фінансування

заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху тощо [150; 151].

До компетенції сільських, селищних рад, їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху належить «проведення серед різних соціально-вікових груп населення профілактичних заходів щодо безпеки дорожнього руху»; навчання населення Правил дорожнього руху; здійснення заходів щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму [150;151].

До суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму спеціально-галузевої компетенції належить і Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), що забезпечує розроблення, проведення експертизи проектної документації на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг, відповідного інженерного облаштування, інших споруд, а також титулів будов і проектно-вишукувальних робіт для будівництва та реконструкції автомобільних доріг, затверджує і погоджує їх в установленому порядку та організовує контроль за їх виконанням; проводить моніторинг будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг; установлює за погодженням з відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху тимчасові обмеження руху транспортних засобів під час проведення ремонтних та інших робіт на автомобільних дорогах; забезпечує проведення обов'язкових аудиту та перевірки безпеки автомобільних доріг, що належать до сфери управління Укравтодору, згідно з вимогами актів законодавства, національних стандартів, вживає необхідних заходів за результатами їх проведення; забезпечує планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи обліку показників дорожнього руху і його безпеки та погоджує з Міністром інфраструктури відповідний план

заходів; веде відомчий облік дорожньо-транспортних пригод та проводить аналіз причин їх виникнення; обмежує або забороняє з повідомленням відповідному підрозділу Національної поліції рух транспортних засобів у разі виникнення загрози життю або здоров'ю учасників дорожнього руху, безпеці вантажів або можливості заподіяння пошкоджень автомобільним дорогам, зокрема за складних погодних умов [152].

Коли мова йде про діяльність Укравтодору не слід забувати й про компетенцію власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, адже останні спрямовані на виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства; впровадження на аварійно-небезпечних ділянках та місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху і т.ін.

Громадськість через такі інституції громадянського суспільства як Всеукраїнська спілка автомобілістів, Український автомобільний альянс, Українська рада автомобілістів, Дорожній контроль, Юні інспектори руху, Асоціація безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху та багато інших здійснює цілеспрямований вплив на учасників дорожнього руху, посадових осіб суб'єктів публічного адміністрування сферою дорожньої безпеки, проводить роз'яснювальну роботу серед водіїв і пішоходів по дотриманню Правил дорожнього руху, реалізує пропагандистські та профілактичні заходи у засобах масової інформації, вживає заходи щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму тощо.

Не зменшуючи значення перелічених вище органів та різного роду інституцій, у тому числі й громадськості, головне місце у системі суб'єктів профілактики дорожньо-транспортного травматизму займають органи спеціально-функціональної профілактичної компетенції, до яких належать Національна поліція України та Укртрансбезпека. Остання згідно Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого

постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103, проводить технічне розслідування та аналіз причин дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій, подій на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті, веде облік таких катастроф, аварій, пригод, подій, розробляє профілактичні заходи щодо запобігання їх виникненню і контролює проведення цих заходів [153].

Разом з тим, головним суб'єктом профілактики дорожньо-транспортного травматизму була і залишається Національна поліція України, яка посідає центральне місце в системі інших суб'єктів профілактичної діяльності, що обумовлюється наступним: 1) профілактика правопорушень, виявлення причин та умов, що сприяли їх вчиненню, вжиття заходів щодо їх усунення Законом України «Про Національну поліцію» віднесено до основних повноважень органів поліції; 2) органи поліції в КУПАП визначені суб'єктом провадження по найбільш чисельній групі адміністративних правопорушень, внаслідок чого саме на цей орган має покладатися відповідальність за своєчасне виявлення та попередження адміністративних правопорушень, усунення їх негативних наслідків; 3) розгалужена система органів поліції, їх найбільша наближеність до населення, функціонування у структурі Національної поліції дільничних інспекторів (офіцерів), патрульної поліції та Департаменту превентивної діяльності надає даному органу реальну можливість здійснювати попереджувальну діяльність; 4) органи поліції володіють широкою системою державно-владних повноважень, у тому числі поліцейські мають у своєму арсеналі систему превентивних поліцейських засобів тощо [154, с. 28].

Відповідні профілактичні заходи зазначений орган здійснює через Департамент патрульної поліції та Департамент превентивної діяльності. Згідно Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції України від 06.11.2015 № 73, співробітники названого департаменту наділені повноваженнями щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху та умов і причин, що сприяють їх вчиненню; контролю за

дотриманням чинного законодавства у даному напрямі; удосконалення регулювання дорожнього руху. Департамент, відповідно до покладених завдань: здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на запобігання вчиненню правопорушень; виявляє причини та умови, що сприяють учиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вживає в межах своєї компетенції заходів щодо їх усунення; вживає заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб і публічній безпеці, що виникли внаслідок учинення кримінального, адміністративного правопорушення; аналізує обставини і причини виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі, розробляє та здійснює заходи із профілактики таких пригод і запобігання їх вчиненню тощо [155].

Відповідно до положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України Департамент виконує надзвичайно багато функцій, частина з яких направлена на проведення превентивної та профілактичної діяльності, а саме:

- організовує в межах компетенції проведення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень;

- здійснює, у межах компетенції, нормативно-методичне забезпечення та контроль за діяльністю підпорядкованих територіальних органів та підрозділів в АРК, областях, м. Києві та Севастополі, районах, містах, районах у містах, які в межах компетенції реалізують державну політику з питань підтримання публічної безпеки й порядку, забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності, превентивної та профілактичної діяльності;

- організовує й здійснює серед населення роз'яснення законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху, використовує з цією метою засоби масової інформації, кіно-, відео-і друковану продукцію, проводить огляди, конкурси, змагання, сприяє організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми, правил дорожнього руху;

– уживає разом з відповідними центральними й місцевими органами виконавчої влади та іншими установами й організаціями заходів щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму та порушенням правил дорожнього руху неповнолітніми;

– аналіз обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі, організація та контроль своєчасного внесення відомостей про дорожньо-транспортні пригоди до єдиної централізованої бази даних;

– вивчення, аналіз і узагальнення результатів ефективності фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

– здійснення контролю за дотриманням власниками транспортних засобів, громадянами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм та стандартів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху [156].

Не можна залишити поза увагою і власників транспортних засобів, які хоча і не можуть розглядатися в якості суб'єктів владних повноважень, діяльність яких спрямована на профілактику ДТП, водночас наділені компетенцією стосовно організації та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, здійснений аналіз інституціональної складової організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні дозволив дійти висновку про те, що систему відповідних суб'єктів у даному напрямі профілактики складають органи загальної, міжгалузевої (Міністерство інфраструктури України, Міністерство розвитку громад та територій України, Державна служба з надзвичайних ситуацій України, Укрінфрапроект), спеціально-галузевої (Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти і науки України, Укравтодор), консультативно-дорадчої (Координаційна рада з безпеки дорожнього руху), громадсько-самоврядної (органи місцевого самоврядування, Всеукраїнська спілка автомобілістів, Український автомобільний альянс, Українська рада автомобілістів, Дорожній контроль, Юні інспектори руху, Асоціація безпеки

дорожнього руху, Товариство учасників руху) та спеціально-функціональної (Національна поліція України, Укртрансбезпека) профілактичної компетенції.

Надзвичайно важливим у питаннях запобігання та протидії дорожньо-транспортному травматизму в країні є діяльність відповідних суб'єктів профілактики, яка стає ще більш ефективною через застосування заходів координації їх дій, узгодження компонентів досягнення поставлених цілей та завдань. Координація обумовлена складністю та різносторонністю процесу профілактики дорожньо-транспортного травматизму, невідповідністю переважно суб'єктів профілактичної діяльності, самостійністю в обранні тактики дій, котра в кінцевому підсумку скерована єдиною стратегічною метою – забезпечення безпеки дорожнього руху.

Головна мета координації полягає у сприянні узгодженості дій компонентів системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму для скорішого та найбільш правильного розв'язання завдань боротьби із правопорушеннями на транспорті з найменшою затратою сил, засобів та матеріальних цінностей.

Сам термін «координація» у правничій науковій літературі часто замінюють терміном «узгодження», який в українській мові означає «надання відповідності до чого-небудь, єдності з чим-небудь, погодження, координація» [157, с. 259]. Водночас аналіз чинного законодавства та практики його реалізації переконує в тому, що термін «узгодження» використовується переважно тоді, коли йдеться про узгодження спільних дій правоохоронних органів. З іншого боку термін «координація», як вже усталено в науковій літературі, охоплює не лише боротьбу з корупцією, злочинністю та іншими проявами протиправної злочинної поведінки незалежно від форм та видів, які впроваджують різні державні органи і громадські установи. Тому термін «координація» за змістом схожий з терміном «взаємодія», який в українській мові означає спільні дії, взаємний зв'язок між предметами у дії, а також погоджена дія між ними [157, с. 623-624].

Окремі вчені застосовують лише термін «координація» і не вживають термін «взаємодія» [158, с. 112], інші навпаки вважають, що координацію слід розглядати як діяльність щодо організації взаємодії, а в саме поняття координації входить поняття взаємодії [159, с. 142].

Водночас на думку В.Б. Авер'янова, «координацією є взаємодія сторін, коли вони є рівноправними учасниками відносин», тобто визначається одне поняття через інше [160, с. 87]. Майже подібною є позиція А.В. Загорного, який розглядає координацію як управлінську діяльність щодо забезпечення взаємодії, а взаємодію як саму діяльність, узгоджену в результаті координації за метою, місцем, часом застосування сил та засобів для досягнення поставлених завдань [161, с. 12]. Іншими словами, на його думку, взаємодію можна розглядати як процес, а координацію – його організацію.

Разом з тим, слушно все ж таки є думка О.М. Бандурки, який вважає, що координація не може бути без взаємодії, без погоджених спільних дій, які потребують уточнення, зміни, доповнення чи додаткової погодженості [162, с. 472].

На нашу думку, ці терміни розрізняються тим, що під час координації одна сторона організовує ці відносини, а інша лише виконує умови відносин. Під час взаємодії обидві сторони зобов'язані організовувати відносини, бо небажання одного з учасників припиняє існування цих відносин. У кожному конкретному випадку одна чи друга сторона відносин бере на себе функцію організації відносин. Під час координації перша сторона – організатор, виступає як керуючий компонент системи, тобто є суб'єктом управління, а інша сторона – керованим компонентом, тобто об'єктом управління, якому немає потреби нести організаторський тягар.

Крім цього, координацію слід відрізнити від субординації, адже остання передбачає вертикальні відносини підпорядкованості, які мають місце в процесі управління єдиним об'єктом, коли на суб'єкт управління покладають функції розпорядливості, а на об'єкт – виконання приписів. Вищі органи управління

визначають зміст та спрямованість діяльності підпорядкованих суб'єктів для досягнення єдиної мети [163, с. 205].

Відтак, координація дій суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму полягає в узгодженні дій тактично самостійних суб'єктів системи забезпечення безпеки дорожнього руху за різними елементами діяльності при наявності рівноправних зв'язків між ними, спільної стратегічної мети діяльності, яка впроваджується для підвищення ефективності протидії адміністративним деліктам на автомобільному транспорті та зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності.

Приклади координації дій уповноважених законодавством суб'єктів мають місце й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, наприклад, навесні 2006 року при Кабінеті Міністрів України була створена Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху. За задумом, названий орган мав забезпечити координацію діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, розроблення та реалізацію з цією метою відповідних правових, організаційних та економічних заходів [164]. Проте, через численні бюрократичні зволікання, брак матеріального забезпечення та відсутність політичної волі цей важливий організаційний захід спіткала доля низки інших подібних починань: за роки свого існування Координаційна рада спромоглася провести тільки три засідання.

Наступним кроком реанімації роботи координаційних рад стало утворення відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2018 р. № 153 Координаційної ради з безпеки дорожнього руху шляхом затвердження її нового складу та відповідного положення. Згідно останнього Координаційна рада з безпеки дорожнього руху є тимчасовим консультативно-дорадчим органом Кабінету Міністрів України, утвореним з метою реформування системи безпеки дорожнього руху, основними завданнями якої є:

1) забезпечення координації дій центральних органів виконавчої влади з вирішення проблемних питань, пов'язаних з реформуванням системи безпеки дорожнього руху;

2) підготовка пропозицій щодо:

формування і реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки руху на автомобільних дорогах і залізничних переїздах;

визначення шляхів, механізмів та способів вирішення проблемних питань, що виникають під час реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;

підвищення ефективності діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади у сфері безпеки дорожнього руху;

створення системи постійного моніторингу застосування актів законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою виявлення та скасування норм, що сприяють корупційним діям;

сприяння у забезпеченні урахування громадської думки під час підготовки та організації виконання актів Кабінету Міністрів України з питань безпеки дорожнього руху;

удосконалення нормативно-правової бази з питань реформування державної системи безпеки дорожнього руху [165].

До складу Координаційної ради з безпеки дорожнього руху увійшли Прем'єр-міністр України, Віце-прем'єр-міністр України, Державний секретар МВС, Голова підкомітету з питань безпеки автодорожнього руху Комітету Верховної Ради України з питань транспорту, Перший заступник Глави Адміністрації Президента України, Міністр інфраструктури, Перший заступник Міністра регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, Державний секретар Кабінету Міністрів України, Заступник Міністра інфраструктури, Заступник Міністра охорони здоров'я, Заступник Міністра освіти і науки, Заступник Міністра економічного розвитку і торгівлі, Голова Укртрансбезпеки, Голова Укравтодору, Голова Укрінфрапроекту, Перший заступник Голови ДСНС, Заступник Голови Національної поліції -

керівник патрульної поліції, Заступник директора департаменту формування політики щодо підконтрольних Міністрові органів влади та моніторингу - начальник управління моніторингу МВС, Начальник управління взаємодії з Національною поліцією МВС, Начальник департаменту патрульної поліції Національної поліції, Заступник начальника департаменту забезпечення діяльності Голови Національної поліції, Помічник Голови Національної поліції, Начальник Головного сервісного центру МВС, Народні депутати України (за згодою), Представники громадських організацій (за згодою), Представник Асоціації міст України (за згодою) [165].

Попри серйозні сподівання на новостворену координаційну раду з безпеки дорожнього руху із запобігання та протидії дорожньо-транспортному травматизму на автошляхах країни, допоки результати її роботи залишають бажати кращого. Навіть те, що серед повноважень координаційної ради законодавцем визначено проведення аналізу стану справ та причин виникнення проблем у процесі реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, заходам профілактики дорожньо-транспортного травматизму за останні роки приділялося замало уваги, особливо під час її відповідних засідань. Свідченням тому є відсутність стратегічних орієнтирів та відповідного бачення керівних органів держави щодо організації адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму.

Слід сказати, що відповідні координаційні структури з питань БДР утворені в регіонах та на рівні органів місцевого самоврядування, прикладом чого можуть бути розпорядження голови Волинської обласної державної адміністрації від 4 вересня 2006 року № 306 «Про обласну Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху»; рішення Київської міської ради від 15 липня 2004 року №458/1868 «Про створення Центру організації дорожнього руху при виконавчому органі Київради (КМДА)» [166; 167] та багато інших координаційних рад.

Водночас, навіть утворення у 2018 році Координаційної ради з безпеки дорожнього руху ще не переконує в наявності в країні ефективної системи

координації та взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, адже й досі немає єдиного державного органу, який би координував діяльність у сфері безпеки дорожнього руху різних міністерств і відомств, органів місцевого самоврядування, наукових установ та громадських організацій тощо.

З огляду на викладене, слід акцентувати увагу на необхідності удосконалення та нормативного упорядкування організації координації та взаємодії суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях. Відтак доцільною є розробка та схвалення постановою Кабінету Міністрів України Порядку здійснення координації діяльності та взаємодії органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якому основну увагу слід приділити напрямам, формам і методам реалізації спільних заходів, спрямованих на виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

Важливим питанням ефективного реалізації заходів забезпечення дорожнього руху є наукове, науково-дослідне та інформаційне забезпечення цього процесу спеціальними установами. Мова йде про Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС, який було створено наказом МВС України від 8 вересня 2008 року № 427, та був свого часу головною установою з питань розвитку, упровадження та супроводження автоматизованих систем Державної автомобільної інспекції, а також їх загального організаційно-методичного та інженерного забезпечення, експериментально-виробничої діяльності і реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху і попередження аварійності на автомобільному транспорті, здійснення контрольної-наглядової діяльності та забезпечення координаційної підтримки в цій сфері. Центр займався інформаційно-

аналітичним спостереженням проблем дорожньо-транспортної аварійності, проведенням науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт щодо підвищення ефективності застосування заходів забезпечення дорожнього руху.

Його ліквідація та створення згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 8 вересня 2005 року № 880 «Про реорганізацію вищих навчальних закладів та науково-дослідних установ Міністерства внутрішніх справ» та наказом Міністерства внутрішніх справ України від 27 вересня 2005 року № 827 Державного науково-дослідного інституту МВС України негативно вплинуло на здійснення наукового та науково-технічного забезпечення діяльності системи органів внутрішніх справ (поліції) України. ДНДІ МВС України створено на базі Науково-дослідного інституту проблем зі злочинністю Національної академії внутрішніх справ України, Науково-дослідного інституту спеціальної техніки МВС України, Державного науково-дослідного центру безпеки дорожнього руху та діяльності дорожньо-патрульної служби місцевої міліції, Центру моніторингу наукового забезпечення діяльності органів та підрозділів внутрішніх справ. Водночас, вважати ДНДІ МВС України повним правонаступником Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС не можна. Навіть жодна із функціонуючих у його складі 7 наукових лабораторій безпосередньо розв'язанням проблеми забезпечення дорожнього руху не займається та не проводить аналітичних «дорожніх» досліджень.

Відтак, цілком обґрунтованим здається утворення на базі МВС України спеціального Науково-дослідного інституту дослідження проблем безпеки дорожнього руху, який стане спеціальною установою, спрямованою на удосконалення і супроводження інтегрованої національної бази даних про транспортні засоби, автоматизованих інформаційно-пошукових та управлінських комп'ютерних систем на базі сучасних інновацій, здійснення проектно-конструкторських, експериментально-виробничих та впроваджувальних робіт у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також цільових досліджень з найбільш актуальних проблем дорожнього руху.

Підсумовуючи викладене, слід наголосити про те, що детальний розгляд інституціональної складової організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні дозволив дійти висновку про те, що характерною особливістю відповідних суб'єктів є наділення їх владними повноваженнями щодо виявлення та усунення чинників, які впливають на стан дорожньо-транспортної аварійності та рівень протиправної поведінки учасників дорожнього руху, застосування запобіжних адміністративно-правових заходів, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за вчинені ними дорожні правопорушення, постійна координація їхньої роботи в межах системи суб'єктів профілактики адміністративних деліктів на транспорті.

2.3. Адміністративно-правові заходи профілактики дорожньо-транспортного травматизму

Різке зростання в останні роки автомобілізації великих міст породжує безліч проблем, серед яких дорожньо-транспортний травматизм все більше набуває характеру «національної катастрофи». Державна стратегія в цій сфері повинна передбачати трансформаційні процеси системи забезпечення безпеки дорожнього руху через пошук і становлення нових інституційно-правових заходів, форм і методів. Відповідно і проблема забезпечення безпеки на дорогах в даний час активно вивчається з позиції вдосконалення дорожньої інфраструктури не тільки як технічна, але і як актуальна соціальна проблема, на поширення якої справляє вплив і відсутність правового й соціального аналізу особливостей цієї системи, щоне дозволяє цілісно і всебічно розкрити наявний комплекс проблем в її функціонуванні. На сьогодні означена система сформована без урахування результатів соціологічних, аналітичних, організаційно-правових досліджень, характеризується недостатньою комплексністю і відсутністю ефективного механізму організації та координації дій органів державної влади, місцевого самоврядування та різних інституцій громадянського суспільства, що веде до роз'єднаності заходів убезпечення

дорожнього руху. А відтак, одним з найважливіших джерел зниження негативного впливу техногенного і соціокультурного чинників на безпеку учасників дорожнього руху в сучасних умовах дорожньо-транспортної інфраструктури, як частини державних і регіональних соціальних інфраструктур, є ефективне функціонування системи її забезпечення в цілому та конкретних заходів профілактичного впливу на різні категорії учасників дорожнього руху з метою запобігання вчинення ними правопорушень, що можуть завдати шкоди державі та суспільству через високий рівень дорожньо-транспортної аварійності. Така діяльність здійснюється за допомогою окресленого у законодавстві правового інструментарію, тобто відповідних адміністративно-правових заходів у вигляді певних форм і методів профілактики.

Термін «форма» (від лат. *forma* – зовнішній вигляд, обрис; устрій, структура чого-небудь, система організації) [168, с. 889].

Незважаючи на різні тлумачення вчених, форми діяльності органу публічної виконавчої влади загалом трактують як: «зовнішню сторону функціонування, тобто сукупність однорідних дій, які здійснюються у певних організаційних рамках, визначених законом-давством», «однорідна діяльність органів публічної влади, через які реалізуються їх функції» [169, с. 66], «сукупність способів реалізації їх ком-петенції» [170, с. 284], «зовнішньо-виражену дію – волевиявлення органу ви-конавчої влади (посадової особи), здійснене у рамках режиму за-конності та його компетенції для досягнення управлінської мети» [171, с. 88-96], «...зовнішній вияв конкретних дій, які здійснюються органами виконавчої влади для реалізації поставлених перед ними за-вдань» [172, с. 120], «...спосіб зовнішнього вираження змісту діяльності», який «...виявляється у конкретних діях і взаємозв'язках органів і посадових осіб, завдяки яким діяльність набуває певних форм» [173, с. 543]. Іншими словами, форму профілактичної діяльності уповноважених суб'єктів профілактики слід розглядати як зовнішній та внутрішній вираз її змісту, межі конкретних дій, які ними безпосередньо вчиняються.

Форми адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму є теоретично і практично обґрунтованою системою найраціональніших засобів розв'язання завдань щодо виявлення причин та умов, сприяючих поширенню дорожньо-транспортного травматизму, їх нейтралізації та недопущення у подальшому. Наразі існує багато форм і засобів профілактичного впливу на підпорядковані об'єкти задля недопущення скоєння правопорушень, які детермінують дорожньо-транспортний травматизм. Серед них можна сміливо виділити: конференції, презентації, семінари, збори з керівним складом автотранспортних підприємств та організацій з проблем дорожньої безпеки; навчальні телевізійні і радіопередачі, в тому числі за участю працівників Національної поліції України, Укртрансбезпеки, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства освіти та науки України, зустрічі в редакціях; тематичні зустрічі з населенням (на сходах громадян, у трудових колективах, в межах проведення оперативно-профілактичних заходів (операцій); тематичні зустрічі з творчими спілками (спілками журналістів, художників, композиторів і т.д.); спортивно-масові свята, змагання, ігри; тематичні вікторини, олімпіади, конкурси; театралізовані вистави, спектаклі; фотопропаганда; кінопропаганда; протиаварійна реклама (щитова, «стінна», кіно-, відео-реклама, реклама на транспорті, використання такої тематики на товарах широкого вжитку, упаковках і т. п.); екскурсії на технічні виставки та експозиції, виставки виробників колісних транспортних засобів, в музеї; випуск іграшок, значків, сувенірів і т.п.; поширення друкованої продукції (плакатів, пам'яток, листівок, буклетів) та ін.

Важливу роль у пропаганді дорожньо-транспортного травматизму відіграє така форма організації пізнавальної діяльності як самостійна робота. Основними видами самостійної роботи є перегляд фільмів, телепередач, прослуховування радіо, вивчення навчальних матеріалів (брошур, листівок, пам'яток, журналів і т.п.). Форми протиаварійної дорожньої пропаганди постійно вдосконалюються, з'являються їх нові різновиди. В наш час активно використовуються такі сучасні форми, як майстер-класи, флешмоби, які, як

правило, приурочують до різних заходів (подій), що проводяться з метою поширення знань дотримання правил дорожнього руху серед населення. У програму проведення флешмобу щодо повередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму включаються конкурси, музичні номери за участю відомих музикантів, танцювальні номери тощо.

Методи пропаганди (профілактики) взаємопов'язані і застосовуються в певних поєднаннях. Так, метод усного повідомлення часто поєднується з показом, демонстрацією. Тут необхідно звернути увагу на те, що в одних ситуаціях метод виступає як самостійний шлях вирішення пропагандистського завдання, в інших – як прийом, який має приватне призначення. Наприклад, якщо повідомлення нових знань (інформації) відбувається словесним методом (пояснення, бесіда), в процесі якого іноді демонструються наочні матеріали (ілюстрації, плакати), то демонстрація їх виступає як прийом. Якщо ж наочний матеріал є об'єктом вивчення (на виставках, експозиціях), основні знання отримують на основі його розгляду, то демонстрація виступає як метод навчання. Форми і методи пропаганди дорожньої безпеки застосовуються в єдності з певними засобами пропаганди. Засобами пропаганди дорожньої безпеки є: комплекс технічної апаратури, звукозапису, звуковідтворення і звукопідсилення, мобільний зв'язок, Інтернет, преса, телебачення, радіо, які в свою чергу мають свої засоби.

І.А. Адміралова зазначає, що «вибір конкретних методів профілактики знаходиться в прямій залежності не тільки від особливостей організаційно-правового статусу структурного підрозділу поліції, але перш за все – від особливостей об'єкта профілактики» [174, с. 21; 175].

Не випадково, заходи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму повинні бути спрямовані на:

- 1) виявлення причин і умов, що сприяють скоєнню адміністративних «дорожніх» правопорушень (даний напрямок здійснення заходів профілактичного характеру є одним з ключових. Воно передбачає здійснення діяльності з виявлення причин і умов, що сприяють вчиненню таких деліктів.

Наприклад, причиною скоєння багатьох адміністративних «дорожніх» правопорушень є стан алкогольного або наркотичного сп'яніння учасників дорожнього руху. Умови вчинення адміністративного правопорушення – це обставини, від яких залежить його вчинення, або фактори, що полегшують його вчинення (наприклад, дорожні умови, супутні дорожньо-транспортної пригоди) та ін.);

2) усунення причин і умов, що сприяють скоєнню адміністративних «дорожніх» правопорушень: іншим напрямком застосування заходів профілактики правопорушень є застосування заходів соціального, правового, організаційного та іншого характеру для усунення причин і умов, що сприяють вчиненню правопорушень (злочинів і адміністративних проступків). Усунення зазначених причин і умов здійснюється суб'єктами профілактики, іншими особами, які беруть участь у реалізації профілактичних заходів. Крім цього, обов'язок щодо усунення причин і умов, які сприяють вчиненню таких правопорушень, може бути покладено суддею, органом, посадовою особою, що розглядають справу про адміністративне правопорушення, на відповідні організації та відповідних посадових осіб;

3) здійснення виховного впливу на учасників дорожнього руху через застосування заходів соціального, правового, організаційного та іншого характеру з метою недопущення вчинення ними правопорушень на транспорті [176, с. 2].

Адміністративно-правові заходи профілактики дорожньо-транспортного травматизму мають характерні ознаки, серед яких:

- 1) наявність певної організаційної форми;
- 2) закріпленість в законодавчих та інших нормативно-правових актах, що визначають статус суб'єктів профілактичної діяльності;
- 3) реалізація виключно в межах адміністративних повноважень суб'єктів адміністративно-правової профілактики;
- 4) вираження в конкретних прийомах і способах реалізації своєї компетенції суб'єктами профілактики правопорушень;

5) наявність альтернативного характеру застосування (включають широкий комплекс різних виховних, стимулюючих заходів впливу і пропаганду дорожньої безпеки);

6) різноплановість способів владного впливу на об'єкти профілактики, що може бути одноосібним, колегіальним або колективним;

7) безпосередній або непрямий характер впливу;

8) короткостроковість або довгостроковість часу застосування;

9) наявність тактичного і стратегічного характеру організації профілактичної діяльності на транспорті.

Можна сказати, що профілактика правопорушень – це і комплекс заходів, що розробляються і проводяться державними органами, установами, соціальними формуваннями, спрямований на виявлення та ліквідацію обставин, умов і факторів, які сприяють вчиненню правопорушень.

В даному випадку істотне значення має класифікація заходів попередження правопорушень, і особливо тих, що детермінують дорожньо-транспортну аварійність. Вона надає можливість все розмаїття попереджувальних заходів об'єднати в деяку систему, визначити межі в компетенції різноманітних об'єднань щодо попередження правопорушень. У своїй сукупності вони становлять елементи діяльності щодо попередження злочинів і адміністративних правопорушень, формують особливу концепцію регулювання соціальних взаємин.

Профілактика правопорушень здійснюється в формах загального та індивідуального впливу на об'єкти профілактики правопорушень [177]. Загальна профілактика правопорушень реалізується шляхом застосування [177]: 1) соціально-економічних заходів; 2) організаційно-управлінських заходів; 3) ідеологічних і виховних заходів; 4) технічних заходів; 5) правових заходів. Заходами індивідуальної профілактики правопорушень є [177]: 1) профілактична бесіда; 2) внесення подання про усунення причин і умов, що сприяють вчиненню правопорушень; 3) встановлення особливих вимог до поведінки правопорушника; 4) профілактичний облік і контроль; 5) примусові

заходи медичного характеру та виховного впливу, що встановлюються судом;
б) встановлення судом адміністративного нагляду.

У системі адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму слід виділяти два рівні. Перший пов'язаний з використанням соціально-профілактичних (загальних) заходів, а другий, в свою чергу, з персональною (індивідуальною) профілактикою.

В такому випадку, перший рівень дає можливість реалізовувати суспільно-попереджувальні заходи стосовно подальших складових:

- 1) до одиничних видів правопорушень і типам протизаконних дій;
- 2) галузях соціального існування, в якому виникає розвиток людини і формуються ті чи інші життєві переробки, що детермінують протизаконну поведінку особи;
- 3) одиничним суспільним групам населення, які характеризуються своєрідними ознаками (як наприклад, які не досягли повноліття);
- 4) галузями виробництва та областям діяльності, яким властиві особливі криміногенні умови (зокрема, діяльність в області видобутку нафти, банківське функціонування);
- 5) певним територіальним областям.

Другий рівень пов'язаний з наступними компонентами персональної профілактики:

- 1) з ранньої або, як її ще іноді називають, прямою профілактикою;
- 2) попередженням рецидиву.

Так само як і будь-яка інша спрямована діяльність державних органів і соціальних установ, одиничних посадових осіб і громадян, попередження правопорушень, її окремі тенденції та нюанси регулюються загальноновизнаними нормами права.

Загальнопрофілактичні заходи, що вживаються для запобігання порушенням, злочинам та іншим проступкам, у тому числі й в дорожньому русі, визначаються вченими як система об'єктивних і суб'єктивних передумов локалізації й зниження деліктності, а також комплекс державних і суспільних

заходів, спрямованих на викорінення цього соціального явища, його причин і умов [178];

– система заходів, що вживаються суспільством з метою стримування поширення адміністративної деліктності і зниження її рівня шляхом запобігання й припинення конкретних порушень [179];

– недопущення скоєння правопорушень на стадії їх планування та підготовки [180]; – застосування заходів щодо оздоровлення і економічної, і соціальної, і політичної, і духовної сфер життя суспільства [181]; – засоби соціального регулювання суспільних відносин у цілях усунення причин деліктності; як міра взаємодії економіко-соціального, навчально-педагогічного, організаційного та правового характеру; як сполучення різних рівнів попередження правопорушень [179]; – система заходів щодо усунення процесів детермінації і причинності адміністративній деліктності, що впливають на все населення або його групи, що виділяються за загальними економічними, соціальними, іншими критеріями, і створюють ймовірність такої протиправної поведінки практично всіх представників цих соціальних груп [182];

– сукупність різноманітних видів діяльності і заходів у державі, спрямованих на вдосконалення суспільних відносин з метою усунення негативних явищ та процесів, що породжують деліктність (у тому числі й на транспорті) або сприяють їй [183,182];

– діяльність держави та суспільства, що спрямована на утримання адміністративної деліктності на можливо мінімальному рівні через усунення її причин й умов, а також на недопущення та припинення конкретних порушень [181] та ін.

В цілому загальну профілактику дорожньо-транспортного травматизму слід розглядати з позиції застосування сукупності заходів, спрямованих на процес перешкоджання вчиненню правопорушення правил дорожнього руху на стадії його планування та підготовки, заздалегідь створення таких запобіжних умов, які унеможливають скоєння таких порушень, що можуть продукувати дорожньо-транспортний травматизм.

Щодо індивідуального запобігання правопорушенням на транспорті та в дорожньому русі, то вчені визначають його переважно як систему засобів адміністративного примусу, спрямованих на недопущення здійснення наміру конкретного учасника дорожнього руху до початку зазіхання на вчинення порушень правил дорожнього руху [121]; вплив на тих осіб, від яких можна очікувати вчинення порушень на автомобільному транспорті, а також на навколишнє їх соціальне середовище [182] та ін.

Метою індивідуальної профілактики правопорушення у сфері дорожнього руху та його безпеки є позитивна корекція особистості, що тягне зміну її поведінки від антигромадської до законослухняної [182]. У зв'язку із цим завданнями індивідуального запобігання правопорушенням є [182]:

- а) виявлення осіб, чия поведінка свідчить про реальну можливість вчинення ними деліктів;
- б) вивчення цих осіб і джерел негативного впливу на них;
- в) прогнозування індивідуальної поведінки;
- г) планування заходів індивідуального попередження;
- д) позитивний коригуючий вплив на них.

З огляду на вище викладене, заходи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму слід розглядати у межах трьох блоків, серед яких:

– *загально-соціальні заходи профілактики адміністративних дорожніх деліктів*, що передбачають діяльність держави, суспільства, їх окремих інститутів, у тому числі й громадськості, спрямовану на розв'язання протиріч, що мають місце у сфері економіки, фінансів, соціального забезпечення, та які негативно впливають на стан захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Сюди також належать і заходи щодо формування правової культури у певної категорії учасників дорожнього руху, і цілеспрямований вплив на школярів і підлітків через різні засоби комунікаційного впливу, і широке використання можливостей засобів масової інформації та соціальних мереж з питань

належної поведінки на дорогах, і спеціальні заняття освітнього рівня, спрямовані на молоде покоління та привиття їм навичок дорожнього етикету, і посилення вимог до психологічної перевірки майбутніх водіїв та психологічне тестування водіїв зі стажем. Загально-соціальні заходи тісно пов'язані із інституційним рівнем, що виражається в активізації нових напрямків діяльності традиційних соціальних інститутів (сім'ї, страхування, освіти та ін.) як досить сильних посередників, здатних підтримувати і впливати на систему забезпечення безпеки дорожнього руху [184]. Взагалі соціалізація виступає важливим компонентом у загальнодержавній системі убезпечення дорожнього руху та профілактиці дорожньо-транспортного травматизму, оскільки саме за даним процесом слід закріпити функцію навчання правилам дорожнього руху, нормам взаємодії між пішоходами та водіями. Як зазначається в науковій літературі - поки індивідом не буде засвоєно комплекс правил, норм і стандартів, він не буде здатний відтворювати його в своєму повсякденному житті і будувати на основі його взаємодію з іншими учасниками дорожнього руху [185]). До числа актуальних заходів, спрямованих на реалізацію нових підходів до мінімізації ризиків дорожньо-транспортного травматизму в сучасних умовах, можна віднести наступні напрямки діяльності: 1) виховання учасників дорожнього руху такої дорожньої суспільної свідомості, яка переконує в тому, що належна організація дорожнього руху поставлена розвитком суспільства на рівень державної, громадської, загальної проблеми, у вирішенні якої зацікавлені всі без винятку і від вирішення якої залежить безпека кожного, чи є він автомобілістом чи ні. Прийняті заходи не повинні відставати від темпів автомобілізації, а також проблем, які виникають у зв'язку з цим; 2) формування адекватної сучасним умовам дорожнього руху системи підготовки, професійно-психологічного відбору водіїв транспортних засобів. Інноваційна система повинна забезпечити кардинальну зміну підходів до надання прав на керування транспортними засобами: реалізація громадянином своїх прав і свобод в сфері водіння не може мати безмежний характер, бо вона зачіпає права і свободи інших громадян і може представляти реальну загрозу

для їхнього життя і здоров'я. Права повинні даватися громадянину-особистості, що володіє належним рівнем соціального розвитку та здатному не загрожувати благополуччю і безпеці інших учасників дорожнього руху; 3) вдосконалення форм професійної підготовки і професійно-психологічного відбору співробітників суб'єктів профілактичної діяльності (з орієнтацією на визначення спрямованості особистості, моральних якостей, дорожньої культури, освіченості), їх виховання, морально-психологічної та професійно-психологічної, технічної та медичної підготовки; 4) посилення контролю і соціального регулювання процесів забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики та попередження дорожньо-транспортних пригод. При цьому необхідно орієнтувати органи контролю та регулювання безпеки дорожнього руху на реалізацію функцій соціального обслуговування: організації, профілактики, допомоги; 5) організація поетапного формування мотиваційної сфери учасників дорожнього руху. На першому етапі необхідно враховувати, що основним мотивом, який спонукає більшість водіїв до обережності, є любов до свого транспортного засобу, небажання допускати його пошкодження і нести великі фінансові витрати на ремонт; тому важливо посилити актуалізацію мотиву матеріальної вигоди і самозбереження. На другому етапі мотиваційна сфера повинна бути перебудована з суто матеріальної зацікавленості до мотивів особистісно-емоційного змісту. На третьому етапі акцент слід робити на соціальну значущість безпечного стилю поведінки на дорогах з урахуванням загальноновизнаних цінностей (безпека, життя, здоров'я та інші); 6) активізація роботи щодо усунення першопричин і умов дорожньо-транспортних пригод, аварійності, загибелі людей та травматизму на дорогах; 7) створення центральних і регіональних науково-практичних підрозділів по дослідженню і розробці заходів соціального, психолого-педагогічного забезпечення безпеки дорожнього руху; 8) наділення органів виконавчої влади та місцевого самоврядування відповідними повноваженнями і покладання на них відповідальності за стан безпеки дорожнього руху [186];

– *організаційно-правові заходи* (спрямовані на профілактику адміністративних «дорожніх» правопорушень, утворюють систему юридичного впливу правоохоронних та інших органів державної влади на учасників дорожнього руху з метою вироблення шляхів запобігання дорожньо-транспортній аварійності. Такі заходи мають передбачати деталізацію законодавства з питань обов'язків і повноважень відповідальних органів виконавчої влади, їх звітність і підконтрольність в організації профілактичної діяльності на транспорті, розробка і прийняття нових технічних регламентів і стандартів з експлуатації доріг і автотранспортних засобів, встановлення більш чітких і жорстких критеріїв медичних показань і рівня підготовки для майбутніх водіїв тощо);

– *спеціальні заходи* (до них віднесено прогнозування аварійності в дорожньому русі, паспортизацію дорожньої безпеки та моніторинг дорожньо-транспортної аварійності). Розглянемо останні більш докладно. Як відомо, аварійність на автомобільному транспорті характеризується кількістю ДТП, в яких загинули або були поранені люди за певний проміжок часу. При цьому тяжкість наслідків ДТП визначається кількістю загиблих на 100 постраждалих. Ці показники складаються відповідно до скоєних ДТП, які завдали певних соціально-економічних збитків країні.

Для того, щоб знизити ДТП і тяжкість їх наслідків недостатньо дати їм фактичну оцінку, тобто охарактеризувати аварійність. Безперечно, доцільно спрогнозувати можливі конфліктні ситуації та вжити заходів щодо їх ліквідації. Такі прогнозовані результати на підставі реалізації відповідних організаційно-правових заходів досягаються через використання статистичних даних організації дорожнього руху.

Свого часу вчені встановили, що ДТП супроводжується певним набором показань навколишнього середовища, які впливають на водія і автомобіль, і є результатом сукупного впливу численних параметрів.

Для визначення тяжкості наслідків від ДТП ще в 1969 році «Методика коефіцієнтів аварійності» була доповнена поправочними коефіцієнтами

тяжкості (mi), які відображають рівень економічних втрат від ДТП в осередках аварійності і дозволяють раціонально розподілити заходи щодо їх ліквідації [187].

Однак, без визначення аварійності зрозуміти тяжкість наслідків не уявляється можливим. Для вирішення цієї проблеми «Методика коефіцієнтів аварійності» була вдосконалена додатковим розрахунком за методом коефіцієнтів травматизму [188; 189]. Завдяки чому з'явилася можливість оцінки доріг, якості і безпеки дорожнього руху з урахуванням травматизму при ДТП, і в залежності від поставлених завдань, даний метод може використовуватися самостійно без допоміжних методів і засобів виявлення небезпечних ділянок доріг. Кожен транспортний показник і геометричний елемент дороги несе свою ймовірність виникнення ДТП, в тому числі з потерпілими. Вплив цих факторів змінюється від їх кількості та комбінації.

На сьогодні нагально необхідним здається створення правових основ прогнозування аварійності в дорожньому русі, що сприятиме: а) моделюванню за наявних об'єктивних і суб'єктивних умов можливого ускладнення правовідносин в дорожньому русі, ймовірності вчинення правопорушень на транспорті, підвищення аварійності транспортних засобів, поширенню дорожнього травматизму; б) запобіганню виникненню причин та умов скоєння адміністративних правопорушень; в) виробленню відповідних висновків та рекомендацій, які повинні сприяти поліпшенню стану аварійності на автошляхах країни та дотриманню належного стану безпеки дорожнього руху; г) своєчасному реагуванню на виявлені негативні причини та умови, що можуть спонукати особу до вчинення адміністративного делікта на транспорті.

У зв'язку з цим пропонуємо доповнити Закон «Про дорожній рух» *статтею 43-1 «Прогнозування аварійності в дорожньому русі»*

До спеціальних заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму доречно віднести й моніторингово-аналітичні заходи, які дозволяють оцінити ефективність заходів з безпеки дорожнього руху та їх відповідність нагальним потребам.

Прикладів різного роду аналітичних систем можна наводити досить багато. Більшість з них є по суті геоінформаційними системами, що діють в різних країнах, та розглядаються як інструмент, який може бути використаний на додаток до аналізу ДТП для того, щоб точно визначити фактори, що сприяли виникненню ДТП, на основі тривимірного аналізу [190]. Така система розроблюється з метою зниження числа нещасних випадків шляхом визначення гарячих точок і просторового аналізу нещасних випадків, в тому числі і ДТП [191, с. 15-20].

Такі технології були використані в аналізі дорожньо-транспортних пригод в Туреччині [192], Гонконгу [193], Бельгії [194; 195], США [196; 197], Індії [198], Великобританії, Австралії [199]. Вони є дуже важливим і всеосяжним інструментом для управління безпекою дорожнього руху. Так, наприклад, в Таїланді посилення контролю за потенційно п'яними водіями в «гарячих місцях» після ГІС аналізу, призвело до зниження загальної аварійності на 76,8%, а смертності і травм серед п'яних водіїв на 32,4% і 5,1% [200]. Багато транспортних агентств використовують такі системи для аналізу аварії, дослідження яких спрямовані на виявлення аварійно-небезпечних ділянок автомагістралей [192; 201, с. 15-20].

Розвиток на сьогодні системи безпеки дорожнього руху вказує на необхідність створення системи аналізу, яка сприяла б оперативному вирішенню завдань поточного управління дорожньою аварійністю і давала б можливість чітко визначати перспективні напрямки розвитку даної системи. Розуміння поточних і перспективних завдань розвитку системи управління безпекою дорожнього руху залежить від чіткої організації як на загальнодержавному, так і регіональному (місцевому) рівнях моніторингу системи управління БДР [202, с. 38-45].

За своєю суттю моніторинг у будь-якій сфері публічного адміністрування, у тому числі й підтриманні дорожньої безпеки, є системою збору, збереження та аналізу необхідної для ефективного забезпечення адміністрування інформації. Не випадково вчені розуміють «моніторинг» як: «спосіб

дослідження реальності, що використовують у різних науках», «спосіб забезпечення сфери управління різними видами діяльності за допомогою надання своєчасної і якісної інформації» [203], «систематичне відстеження процесів або тенденцій, постійне спостереження з метою своєчасної оцінки виникаючих ситуацій» [204, с. 293], спеціально організоване систематичне спостереження за станом яких-небудь об'єктів» [205, с. 87], «процес вироблення певних актуальних знань (отримання оперативної інформації) про стан системи (середовища), у якій відбуваються зміни для подальшого перекладу цих знань на мову управлінських рішень» [206, с. 137-139].

Особливістю моніторингу є можливість здійснення прогностичного управління системою забезпечення дорожньої безпеки, оскільки моніторинг, поряд з поточними статистичними даними, містить аналітичну інформацію про можливий розвиток ситуації в сфері дорожньої аварійності в перспективі. За допомогою моніторингу забезпечується велика реальність поточних і прогностичних оцінок стану безпеки дорожнього руху в результаті одночасного прогнозування результатів діяльності щодо профілактики дорожньо-транспортного травматизму. Крім того, місцеві управлінські структури можуть визначити за результатами моніторингу слабкі місця і вживати необхідні керуючі впливи, а учасники дорожнього руху можуть оцінити ситуацію і прийняти внутрішні рішення про можливий характер руху в тому чи іншому територіальному утворенні, а також оцінити адекватність політики щодо забезпечення дорожньої безпеки в регіоні (певній територіальній одиниці).

Система моніторингу, на думку Когута А.Є., будується на основі організації таких принципів, як: 1) цілеспрямованість – уся система раціонального моніторингу повинна бути орієнтована на вирішення конкретних управлінських завдань; 2) системний підхід – розгляд регіону як підсистеми більш великої суспільної системи дослідження зв'язків його з іншими територіальними ланками; 3) комплексність – моніторинг окремих сфер і напрямків розвитку регіону повинен здійснюватись у взаємозв'язку один з одним; 4) необхідно здійснювати послідовне вирішення всієї сукупності

завдань моніторингу по кожному з його напрямків; 5) безперервність у спостереженні за об'єктом; 6) періодичність зняття інформації; 7) порівнюваність застосовуваних показників моніторингу в часі [207].

Отже, моніторинг дорожньо-транспортної аварійності слід розглядати як прогнозно-аналітичну систему безперервного збору, обробки і дослідження інформації про сучасний і майбутній стан безпеки дорожнього середовища, створювану з метою ефективного функціонування і вдосконалення загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху на основі регулювання і планування розвитку її окремих елементів та їх сукупності, проведення інформаційно-аналітичних обстежень стану і виявлення тенденцій організації дорожнього руху з метою своєчасної діагностики проблем і реалізації найбільш ефективних способів впливу на дорожньо-транспортну аварійність для нейтралізації або зменшення її показників.

Подібні системи моніторингу дорожньої безпеки створені у багатьох країнах світу розвинутої автомобілізації. Однак в Україні це питання й досі знаходиться на рівні дискусій та обговорення, а відтак переконує в необхідності створення законодавчих основ застосування моніторингових заходів у дорожній галузі, зокрема доцільно доповнити Закон України «Про дорожній рух» *статтею 43-2 «Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності» наступного змісту:*

«1. Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності проводиться спеціально уповноваженими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху в межах їх компетенції за винятком оцінки ними ефективності своєї діяльності.

2. Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності проводиться з метою отримання, збирання, оброблення, збереження та аналізу інформації про стан дорожньо-транспортного травматизму в межах країни та певної адміністративно-територіальної одиниці, ефективність застосування профілактичних заходів, потенційно-небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та

аварійних ділянок, оцінки та прогнозування стану дорожньої безпеки і ступеня небезпечності учасників дорожнього руху та розроблення науково обгрунтованих рекомендацій для прийняття рішень у дорожній галузі.

3. Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності є складовою частиною загальнодержавної системи профілактики правопорушень на транспорті. Порядок організації та проведення моніторингу дорожньо-транспортної аварійності встановлюється Кабінетом Міністрів України».

Важливе місце в системі адміністративно-правових заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму займає паспортизація дорожньої безпеки. Її мета полягає у комплексному відображенні стану дорожньої безпеки на певній адміністративно-територіальній одиниці, оцінці ефективності застосування профілактичних заходів, визначенні потенційно-небезпечних об'єктів дорожньої інфраструктури, визначенні місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок, розробці на основі даних паспортизації заходів убезпечення дорожнього руху та зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності.

Використання паспорта дорожньої безпеки на певній адміністративно-територіальній одиниці дозволить вирішити ряд важливих проблем статистичного спостереження за станом дорожнього руху, зокрема:

- комплексно відобразити основні результати діяльності уповноважених суб'єктів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечити повне охоплення суб'єктів регіонального моніторингу системою збору інформації;
- замінити частину документації, що подається в різні організації, у тому числі перевести її в електронний формат;
- передбачити єдність методології побудови показників та їх сумісність з аналогічними даними стану дорожньої аварійності по інших регіонах;
- забезпечити участь кожного територіального утворення в розробці цільових інвестиційних програм і контролі ходу їх виконання;

- забезпечити надання надійної і своєчасної інформації для потреб регіональних суб'єктів влади;
- здійснити порівняльний аналіз при проведенні рейтингів регіонів, виділення бюджетних коштів і т.п.;
- поліпшити інформаційне забезпечення всіх суб'єктів моніторингу, удосконалювати процедури збору статистичної інформації про дорожній рух та стан його безпеки.

Доцільність запровадження паспортизації дорожньої безпеки певної адміністративно-територіальної одиниці як уніфікованої форми інформаційно-аналітичної документації про стан дорожньо-транспортної аварійності, причини та умов, що її детермінують, не викликає сумніву та вказує на необхідність створення відповідних правових основ шляхом внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про порядок складання і використання паспортів дорожньої безпеки адміністративно-територіальної одиниці», яка б визначала порядок та методику здійснення дорожньої паспортизації.

Серед безлічі перелічених заходів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму важливе місце займає агітація забезпечення дорожньої безпеки та неухильного дотримання правил дорожнього руху, яка повинна здійснюватися в першу чергу за допомогою ЗМІ, при цьому відповідна інформація крім актуалізації наслідків порушення ПДР, повинна витіснити протиправну поведінку на дорогах не стільки за допомогою страху, скільки за допомогою висміювання протиправної поведінки учасників дорожнього руху, продукування його вкрай непривабливим з позицій престижності.

Саме ці позиції приймаються більшістю людей і часто протиставляються заходам безпеки – це ключ до воріт в напрямку мотивації. Отже, потрібно потрапити в такі соціально-психологічні стереотипи і через них впливати на свідомість учасників дорожнього руху. Для цього людей, які порушують

правила дорожнього руху, необхідно представляти як дурних, що потрапляють в безглузді ситуації. Соціальна реклама тут повинна носити іронічний характер.

Відтак, основними напрямками соціальної реклами у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинні стати:

– актуалізація наслідків ДТП шляхом демонстрації самих наслідків з формуванням уявлень про стійкі причинно-наслідкові зв'язки між протиправною поведінкою учасників дорожнього руху та загибеллю людей з високим ступенем реалізації такого сценарію;

– акцент в заходах щодо актуалізації наслідків ДТП потрібно робити не на власну безпеку, а на поставлення в небезпеку оточуючих, балансуючи на межі образів водія-вбивці;

– представляти порушників ПДР у вкрай іронічному, дурному вигляді, що знижує престижність таких моделей поведінки і відповідних соціально-психологічних установок.

Таким чином, адміністративно-правові заходи профілактики дорожньо-транспортного травматизму слід розуміти як визначені переважно нормами адміністративного права конкретні способи і прийоми юридично-владного впливу на поведінку учасників дорожнього руху, діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій, що спрямовані на унеможливлення виникнення причин та умов скоєння адміністративних дорожніх правопорушень та настання їх наслідків, вчасне реагування на випадки протиправної поведінки, вироблення шляхів запобігання дорожньо-транспортній аварійності.

Висновки до розділу 2

З'ясування сутності, змісту та особливостей організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму дозволило дійти таких висновків:

1. Піддано науковому аналізу нормативно-правові засади профілактики дорожньо-транспортного травматизму, на підставі чого засвідчено необхідність

систематизації дорожнього законодавства (шляхом інкорпорації та об'єднання таких правових актів в один документ з умовною назвою «Основи дорожнього законодавства та його безпеки»), що сприятиме: забезпеченню взаємозв'язку і цілісності нормативного масиву правил, норм і стандартів у сфері дорожнього руху та його безпеки; виявленню та усуненню наявних протиріч, прогалин і невідповідностей між правовими нормами; підвищенню ефективності практичного застосування нормативних приписів щодо запобігання дорожньо-транспортного травматизму та подолання аварійності на автомобільному транспорті; створенню єдиної правової бази, що регулюватиме у тому числі й питання попередження правопорушень, яка здійснюватиметься в систематичній, багаторівневій, логічній та органічній послідовності з конкретною метою в якості самостійної галузі діяльності; забезпеченню раціонального розподілу функцій між суб'єктами системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму, налагодженню між ними взаємодії та координації; належному розподілу функцій щодо збирання, оброблення інформації та надсилання результатів аналізу на відповідні управлінські рівні системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму; раціональній побудові системи прийняття управлінських рішень із закріпленням персональної відповідальності за їх виконання.

2. Сформульовано концептуальне бачення нормативної складової організаційно-правового механізму профілактики ДТП, вдосконалення якої передбачає три варіанти розв'язання проблеми: по-перше, через доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремим розділом X-A «Профілактика дорожньо-транспортного травматизму»; по-друге, шляхом прийняття Закону України «Про профілактику правопорушень» та визначення у ньому правових основ профілактики скоєння адміністративних деліктів у дорожньому русі; по-третє, через прийняття окремого Закону України «Про профілактику дорожньо-транспортного травматизму».

3. Розглянуто інституціональну складову організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні та

встановлено, що характерною особливістю відповідних суб'єктів є наділення їх владними повноваженнями щодо виявлення та усунення чинників, які впливають на стан дорожньо-транспортної аварійності та рівень протиправної поведінки учасників дорожнього руху, застосування запобіжних адміністративно-правових заходів, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за вчинені ними дорожні правопорушення, постійна координація їхньої роботи в межах системи суб'єктів профілактики адміністративних деліктів на транспорті.

4. Надано характеристику адміністративно-правовим заходам профілактики дорожньо-транспортного травматизму, які запропоновано розглядати у межах трьох блоків, серед яких: загально-соціальні заходи профілактики адміністративних дорожніх деліктів; організаційно-правові та спеціальні заходи, до яких віднесено прогнозування аварійності в дорожньому русі, паспортизацію дорожньої безпеки та моніторинг дорожньо-транспортної аварійності.

5. Обґрунтовано доцільність запровадження паспортизації дорожньої безпеки певної адміністративно-територіальної одиниці як уніфікованої форми інформаційно-аналітичної документації, що дозволить комплексно відобразити стан дорожньої безпеки, оцінити ефективність застосування профілактичних заходів, визначити потенційно-небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, визначити місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок. Запропоновано створити правові основи паспортизації дорожньої безпеки шляхом внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про порядок складання і використання паспортів дорожньої безпеки адміністративно-територіальної одиниці», яка б визначала порядок та методику здійснення дорожньої паспортизації.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ОПТИМІЗАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

3.1. Використання зарубіжного досвіду в удосконаленні адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму

Попередження дорожньо-транспортного травматизму в сучасній системі пропаганди безпеки дорожнього руху є важливою складовою зниження рівня негативних наслідків аварійності. Важливу роль в удосконаленні цього процесу відіграє використання позитивного зарубіжного досвіду, який дозволяє оцінити позитивні надбання кращих іноземних практик профілактики ДТП та на цій основі окреслити пріоритети їх запровадження в українських реаліях сьогодення. У зарубіжній практиці у справі подолання дорожньо-транспортної аварійності, як правило, задіяні усі інститути громадянського суспільства, які поряд з дорожньою поліцією, виконують важливу функцію в підтримці пропаганди дорожньої безпеки. Проте в Україні цьому питанню приділяється недостатньо уваги. Навіть попри прийняття в Україні ряду законів та підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють різні аспекти діяльності щодо подолання дорожньо-транспортної аварійності, більшість з них залишаються внутрішньо суперечливими та далеко не повними, такими, що базуються на досить різних концептуальних засадах. І в цьому сенсі не аби яку важливу роль відіграють разом із національними міжнародні регулятори забезпечення безпеки дорожнього руху.

У країнах Європейського союзу (ЄС) забезпеченню безпеки учасників дорожнього руху приділяється значна увага. Ефективність вжитих заходів визначається, перш за все, очевидним фактом, що зростаюча кількість автотранспортних засобів в зарубіжних країнах прямо впливає на кількість ДТП

і дорожньо-транспортного травматизму та смертності. Самими ж поширеними в країнах ЄС є кампанії, присвячені захисту життя і здоров'я дітей як учасників дорожнього руху.

В інших країнах значна увага приділяється саме заходам профілактичного характеру у запобіганні поширенню дорожньо-транспортного травматизму, для чого майже у кожній країні розвинутої автомобілізації діють відповідні програми, концепції та стратегії, а також утворені спеціальні інституції як на рівні держави, так і громадянського суспільства, а саме: Швеція («Vision Zero»), Велика Британія («Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)»), Данія («Dansk Fodgænger Forbund»), Люксембург («Association Nationale des Victimes de la Route»), Франція («Association Prévention Routière»), Ірландія («Irish Road Victims Assosiation»), Нідерланди («Veiligverkeer»), Ісландія («Icelandic Automobile Association»), Бельгія («RYD WALLONIE – BRUXELLES»), Польща («Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego»), Латвія («Road Traffic Safety Directorate»), Чехія («Environmental Partnership»), Італія («AIPSS – Italian Association of Road Safety Professionals»), Португалія («PRP»), Греція («RSI PANOS MYLONAS»), Франція («FIA»), Швейцарія («Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU)»), Норвегія («Trygg Trafikk – The Norwegian Council for Road Safety»), Албанія («Automobile Club Albania»), Бельгія («VIAS Institute»), Австрія («FACTUM»), Естонія («MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus»), США («National Highway Traffic Safety Administration», «League of American Bicyclists' League Cycling courses»), Німеччина (КВА), Нова Зеландія («NZ Transport Agency»), Австралія («QTOP Traffic Offenders Program»), Фінляндія («Finnish Transport Safety Agency») тощо [208].

Основною причиною низького рівня дорожніх правопорушень в Європейських країнах, США і Великобританії є налагодження партнерських відносин з громадськістю, високий рівень довіри до правоохоронних органів і дотримання принципу невідворотності покарання. Основою залучення громадян до заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму в

США і Великобританії є різноманітні урядові та регіональні програми [209]. Вони вказують на те, що гарні автомобільні дороги та належна якість організації дорожнього руху повинні є запорукою соціального і економічного розвитку нації. Недостатня транспортна інфраструктура може уповільнити прогрес нації. Затримки з транспортуванням, збільшення кількості пробок на дорогах, зростання вартості палива, забруднення повітря через викиди вихлопних газів і брак палива в майбутньому – дуже серйозні проблеми, які потребують термінового вирішення [210; 211].

У звіті Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) говориться, що більш 1,24 мільйона чоловік вмирають через дорожньо-транспортні пригоди. У всьому світі дорожньо-транспортні пригоди займають восьме місце серед причин смерті і травм [212]. В Індії сталася 4,43001 дорожньо-транспортна пригода, і протягом 2013 року було зареєстровано 1,37423 смертельних випадків і 4,94 893 травм, і, схоже, цей показник щорічно збільшується на 1,4 відсотка [213]. У 2014 році загальна кількість транспортних засобів в світі склала 1,2 мільярда чоловік, а до 2035 року очікується, що воно досягне 2 мільярдів [214]. За останні два десятиліття кількість транспортних засобів різко збільшилася, і пропорційно збільшився дорожній рух автомагістралями [215]. Це означає, що кількість дорожньо-транспортних пригод збільшується з кожним роком у всьому світі. Ці дорожньо-транспортні пригоди викликають зростання смертності та травматизму, а це, в свою чергу, завдає соціальний та економічний збиток країні. У багатьох країнах, що розвиваються, таких як Індія, розвиток інфраструктури автомобільних доріг не пропорційно збільшенню кількості транспортних засобів [216].

Як свідчить зарубіжна практика, значної користі у порівнянні із заходами примусово-карального характеру у протидії дорожньо-транспортному травматизму завдають саме заходи його запобігання. А оскільки дорожньо-транспортні пригоди є основними джерелами заторів, скорочення їх числа також може вплинути на забруднення навколишнього середовища та інші міські проблеми.

Слід відзначити, що Національне управління автомобільного транспорту США заявляє, що 94% серйозних аварій викликані людськими помилками. У ньому говориться, що ключем до запобігання цих аварій є автоматизовані технології допомоги водієві, які тепер доступні в більшій кількості моделей автомобілів. Інтелектуальне програмне забезпечення в автомобілі використовує дані з камер і ультразвукових датчиків, щоб попереджати водіїв про ризики безпеки, таких як виїзд з смуги руху або повільно рухається попереду автомобіль. І все частіше вони можуть діяти від імені водіїв, щоб запобігти аварії. У міру того, як автомобілі стають повністю автоматизованими, вони підвищують безпеку і розширюють можливості мобільності для нових груп населення.

Стан автомобіля є другим важливим фактором виникнення дорожньо-транспортних пригод. Сьогодні автопарки можуть скористатися послугами дистанційної діагностики, які перетворюють необроблені коди несправностей в корисні відомості і попереджають операторів автопарків про потенційні проблеми. Ці ж типи послуг можуть бути доступні і для окремих водіїв; а виробники оригінального устаткування продовжать удосконалювати свою систему діагностики та оповіщення в автомобілях.

За даними Міністерства транспорту США, 21% аварій пов'язані з погодними умовами. Зокрема, погода і видимість грають роль у багатьох зіткненнях транспортних засобів, які особливо небезпечні і мають значний вплив на затори. Ведеться велика робота по виявленню взаємин і побудови прогнозних моделей, які допомагають нам зрозуміти, коли може відбутися дорожньо-транспортна пригода, щоб транспортні агентства могли вжити заходів. Ці дії можуть включати короткострокове зниження ризику за допомогою динамічних показників, контролю швидкості, часу світлофора, піскоструминної обробки або оранки або інших дорожніх обробок. Моделі довгострокового прогнозування дорожньо-транспортних пригод можуть допомогти агентствам розставити пріоритети щодо поліпшення доріг. Однак, згідно з опитуванням Федерального управління шосейних доріг США в 2017 р,

У штатах США рівень впровадження більшості цих інструментів обмежений. Підключення автомобілі створюють більш багаті вихідні дані для прогнозних моделей, ніж ті, які були доступні в минулому. Наприклад, краудсорсингові дані підключених автомобілів можуть визначити дощ і виміряти його інтенсивність. Вони можуть визначити присутність туману по тому, коли водії включають фари.

Існують і інші дорожні небезпеки, які також викликають аварії, особливо коли водії не можуть їх передбачити. До них відносяться нерівне покриття, що зупинилися автомобілі або об'єкти на дорозі. Дані, отримані від підключених до мережі автомобілів, також можуть попереджати агентства про ці типи небезпек за допомогою незвичайних схем гальмування та інших даних про небезпеки.

Численні дослідження показали також зв'язок між заторами і дорожньо-транспортними пригодами, а попередження водіїв про пробки допомагає запобігти нещасним випадкам [217].

Крім цього, у країнах розвинутої автомобілізації на підставі багаторічних досліджень та ефективної правозастосовної практики доведено, що ефективними заходами забезпечення безпеки дорожнього руху також є:

- аудит безпеки дорожнього руху, який зменшує щорічні летальні випадки та травми від аварій;
- енергопоглинаючі бар'єри, якими зменшується ймовірність летальних випадків до 78% та травм до 68%;
- поступове застосування систем ліцензування, що зменшують кількість фатальних аварій на 7–35%;
- обов'язкове використання ременів безпеки, що зменшує ризик водіїв та пасажирів загинути на 40-50%;
- широке застосування інформаційно-пропагандистських кампаній в ЗМІ щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- автомобілі швидкої допомоги, які можуть прибути менш ніж за 10 хвилин та зменшити ризик летального результату на 50%;

– ефективного виконання законів, якими забороняється перевищення швидкості, водіння у нетверезому стані та інших порушень, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм [218].

Ключовими напрямками державної політики в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху зарубіжними фахівцями багатьох країн визнані:

а) зниження ризиків в дорожньому русі: застосування нових підходів до питань землекористування; стимулювання переходу з видів транспорту, пов'язаних з високим ризиком, до більш безпечних транспортних засобів (ТЗ), наприклад надання пріоритету в русі ТЗ, що перевозять більшу кількість пасажирів; введення поетапної системи видачі водійських посвідчень;

б) створення більш безпечного дорожнього середовища: класифікація доріг і встановлення обмежень швидкості, що відповідає їх функціям; поділ, за можливості, моторизованого і безмоторного руху; впровадження аудиту безпеки в процес проектування і будівництва доріг; обладнання доріг засобами захисту на випадок зіткнення; реконструкція найбільш небезпечних ділянок дорожньої мережі;

в) перехід до більш досконалих і безпечних ТЗ: підвищення видимості ТЗ на дорозі, в тому числі шляхом використання фар ближнього світла в світлий час доби; вдосконалення конструкції ТЗ, наприклад: установка на всіх ТЗ так званих сприятливих для пішоходів і велосипедистів передніх бамперів; забезпечення захисту водія і пасажирів утримуючими і надувними пристроями; стимулювання експлуатації «інтелектуальних» ТЗ, обладнання їх системами антиалкогольного блокування, адаптації швидкості, стабілізації гальмування, сигналізації, що нагадує про ремені безпеки, і т.п.;

г) забезпечення дотримання правил дорожнього руху: вдосконалення нагляду за дотриманням встановленої швидкості руху, використанням ременів безпеки і захисних шоломів, режиму праці та відпочинку водіїв; активний контроль тверезості водіїв ТЗ; прийняття відповідних законодавчих та інших нормативних актів; пропаганда в засобах масової інформації;

д) вдосконалення системи надання медичної допомоги постраждалим в результаті ДТП: вдосконалення системи надання невідкладної допомоги; поліпшення організації травмолікування в лікарнях; забезпечення реабілітації постраждалих [219].

Значна увага в інших країнах приділяється саме профілактичним заходам убезпечення дорожнього руху. Не менш важлива роль у країнах розвинутої автомобілізації відводиться фінансуванню спеціальних дослідницьких установ, які займаються питаннями наукового забезпечення безпеки дорожнього руху. В США до таких належить Страховий інститут дорожньої безпеки, у Нідерландах – Дослідницький інститут дорожньої безпеки, у Чехії – Дослідницький транспортний центр, в Угорщині – Інститут транспортних наук, у Швеції – Шведський дорожньо-транспортний дослідницький інститут [220, с. 182].

Важливим фактором ефективного попередження ДТП в західних державах є впровадження належного управління безпекою дорожнього руху, включаючи в себе:

а) розвиток немоторизованих видів пересування. В цьому плані прогресивним є досвід Фінляндії, в якій забезпечення більш комфортних умов для пішоходів та велосипедистів стало невід'ємною частиною плану управління безпекою дорожнього руху;

б) розвиток загально суспільного пасажирського транспорту. Значна вага держав, які субсидують роботу транспорту та вкладають кошти в підвищення частоти руху і охопту населення транспортними зв'язками суспільного призначення;

в) введення плати за використання особистого автомобіля в місті. Чверть європейських держав здійснюють дестимулювання, спрямоване на зменшення використання особистих транспортних засобів;

г) зонування територій міст. Цей процес є характерним для багатьох європейських мегаполісів. Головна ціль – збереження історичної частини міст від руйнування, розвиток суспільного пасажирського транспорту, оздоровлення навколишнього середовища;

д) розвиток вулично-дорожньої мережі. В державах Європи з 70-х років діє національна програма створювання мережі невуличних швидкісних магістралей, які є продовженням приміських шляхів. Ця мережа має високу пропускну здатність, відтягуючи на себе до 80% міського руху;

є) інформаційне забезпечення дорожнього руху. В багатьох країнах чітко налагоджена інформація учасників дорожнього руху про транспортну ситуацію у напрямках їх пересування, можливих маршрутів об'їзду перенавантажених ділянок, паркування та інше;

ж) технічна організація руху. Зараз в країнах ЄС відтворені технології, які об'єднують комп'ютерне обладнання транспортних засобів і спеціального обладнання, яке знаходиться на окремих ділянках автошляхів. Розроблені радари та устрої радіо-попередження, за допомогою яких можливо запобігти зіткнення на шляхах і – як результат – смерті учасників дорожнього руху;

з) створення безпечного дорожнього середовища [220, с. 182].

За кордоном позначився і новий підхід до обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху: сума штрафу безпосередньо залежить від місячного окладу порушника (за вирахуванням податків) або мінімального заробітку, встановленого в країні, і річного заробітку (доходу) порушника (за вирахуванням податків) [219].

Ефективним прикладом застосування заходів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму можна вважати державну політику безпеки дорожнього руху скандинавських країн, серед яких помітне місце займає Швеція із своєю платформою «Vision Zero», що передбачає збір даних і розвиток технологій в сфері убезпечення руху на автошляхах країни. У жовтні 1997 року була прийнята однойменна програма з підвищення безпеки дорожнього руху та зменшення смертності в ДТП. Базовим принципом програми є неприпустимість дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками та вжиття максимальних заходів щодо запобігання ним. Основний підхід програми до цієї проблеми покликаний у запровадженні системи ранньої профілактики ДТП, своєчасного виявлення причин та умов їх скоєння.

Шведська організація та відповідна програма використовує різні методи для досягнення своїх цілей: перехрестя з круговим рухом; докладне розслідування аварій зі смертельними наслідками; нагадування про ремені безпеки; алкозамки; фоторадари; велосипедні шоломи тощо [221].

Аналогічного плану програми прийняті у Бразилії та представлені на Глобальній конференції ВООЗ 2017: Рух за безпеку дорожнього руху в Сан-Паулу (Movimento Paulista de Segurança no Trânsito) і Програму безпечного життя Бразилії (Programa Brasília Vida Segura), а також їх структури і моделі управління. Це було описово тематичне дослідження, проведене в Сан-Паулу і Бразилія з 2015 по 2018 рік. Ці програми були спрямовані на скорочення числа смертей в результаті дорожньо-транспортних пригод до 8,3 смертей на 100 000 жителів у Сан-Паулу до 2020 року і в Бразилія до 2016 року; і скоротити шкідливе вживання алкоголю на 10% до 2020 року [222].

Ефективні заходи за кордоном включають проектування безпечнішої інфраструктури та включення функцій безпеки дорожнього руху в планування землекористування і транспорту, поліпшення характеристик безпеки транспортних засобів, поліпшення догляду за жертвами дорожньо-транспортних пригод після аварії, прийняття та забезпечення дотримання законів, що стосуються основних ризиків, і підвищення обізнаності громадськості [223].

У 2019 Shell UK Upstream реалізувала пілотну програму громадської безпеки дорожнього руху в початковій школі Абердіна. Програма є результатом співпраці Shell, ASCO, ABSAFE і Tullos Bike User Group (BUG). Основна увага в програмі приділяється навчанню техніці безпеки на вантажівках і велосипедах. Цільова вікова група - 9-11 років, так як багато дітей починають ходити в школу і зі школи самостійно в цьому віці. Студенти дізналися про сліпи зони, гальмівний шлях, широкі повороти та інші небезпеки, пов'язані з вантажним транспортом. Група користувачів велосипедів Таллоса (BUG) продемонструвала важливість безпеки велосипеда при їзді поруч з

вантажівками. У 2020 році програма буде поширена в кількох школах по всій Шотландії [224].

Значну увагу заходам профілактики аварійності на автомобільному транспорті приділяється у Португалії, де з метою запобігання дорожньо-транспортним пригодам та їх наслідкам утворено некомерційну і комунальну асоціацію (PRP). Португальська програма профілактики шосейних доріг (PRP) була заснована у 1965 році за ініціативи громадянського суспільства у відповідь на дуже серйозну ситуацію, яка стала відчуватися у Португалії з точки зору дорожньо-транспортних пригод. Державою, зі свого боку, було делеговано Асоціації частину повноважень щодо розробки і координації різних заходів щодо профілактики ДТП і особливо в сфері дорожньої освіти та пропаганди дорожньої безпеки. За період існування португальська асоціація забезпечення безпеки дорожнього руху набула значних знань, вмінь та навичок щодо охоплення усіх сфер організації профілактики дорожньо-транспортного травматизму, цілеспрямованого впливу на роботу різних суб'єктів забезпечення дорожньої безпеки, участі у координаційних нарадах, формуванні звітів та виробленні ефективних заходів запобігання та протидії дорожньо-транспортній аварійності [225;208].

У Швейцарії створено Міжнародний союз автомобільного транспорту (IRU), діяльність якого у першу чергу спрямована на профілактику ДТП, скорочення числа і тяжкості їх за участю комерційних транспортних засобів за допомогою усунення основної причини нещасних випадків – людського чинника. Крім загального широкого спектру проектів, кампаній і курсів, спрямованих на те, щоб зробити дороги світу більш безпечними, Міжнародний союз автомобільного транспорту покликаний вживати заходів щодо реалізації освітніх програм із запобігання аварійності на транспорті. Ця програма збільшує поінформованість водіїв про існуючі ризики і закликає застосовувати передові практики в сфері безпеки дорожнього руху, працюючи на зниження кількості ДТП на дорогах, що, в кінцевому підсумку, призводить до порятунку життів. Окремо також у Швейцарії Міжнародним союзом автомобільного

транспорту прийнято програму безпечного навантаження та кріплення вантажів, яка спрямована на підтримку безпеки дорожнього руху і вантажопотоку шляхом підготовки фахівців в сфері правильного навантаження і кріплення вантажів, товарів тощо [226; 208].

Досить примітним є досвід Естонії, що пов'язаний із приділенням значної уваги системі навчання учасників дорожнього руху, застосуванню заходів пропаганди безпечної поведінки на дорозі. Зокрема таке навчання, спрямоване на уникнення ризиків в дорожньому русі через запровадження превентивних курсів для молоді з профілактики дорожніх ризиків, реабілітаційні курси для водіїв, схильних ризикованій поведінці на дорозі. Основна мета таких курсів полягає у скороченні кількості ДТП та їх наслідків (потерпілих і загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод). До речі, такі навчально-превентивні курси після десяти років успішної апробації у 2014 році були включені у Державну програму дорожньої безпеки Естонії [227].

За таким самим принципом побудована робота австралійських центрів, що реалізують програму превентивної роботи з водіями-порушниками, основною метою яких є скорочення смертності на дорогах за допомогою проведення профілактичних, навчальних курсів для водіїв, які порушують закон. Такі центри представлені на всій території Австралії, при цьому останнім часом основними акцентами їх діяльності є робота з «групами ризику» – молоддю та літніми водіями [228].

Здійснений аналіз зарубіжних джерел показав, що різного роду програми навчання дітей безпечній поведінці на дорозі можуть бути як «вбудованими» в систему загальної освіти, так і являти собою самостійні і незалежні від системи освіти «елементи безперервної освіти». По-перше, відомо, що установки, які сприяють / перешкоджають керуванню закладаються ще в дитинстві, в основному, під впливом батьків; тому дітей шкільного віку вже можна розглядати як майбутніх водіїв. По-друге, мова йде про курси попередньої підготовки водіїв при школах і коледжах. Деякі такі курси об'єднують навчання конкретним навичкам водіння з виробленням правил безпечної поведінки.

Узагальнення кращих зарубіжних практик забезпечення дорожнього руху засвідчує й те, що у країнах розвинутої автомобілізації профілактичним заходам надано пріоритет у порівнянні із заходами адміністративно-примусового характеру. Серед таких заходів у провідних країнах світу переважають: а) розвиток немоторизованих видів пересування; б) розвиток загально суспільного пасажирського транспорту; в) введення плати за використання особистого автомобіля в місті, що є заходом дестимулювання, спрямованого на зменшення використання особистих транспортних засобів; г) зонування територій міст; д) розвиток вулично-дорожньої мережі; е) якісне інформаційне забезпечення дорожнього руху; ж) перспективна технічна організація руху; з) створення безпечного дорожнього середовища; к) проведення громадського моніторингу оцінки масових заходів з профілактики дорожньо-транспортного травматизму, з'ясування відношення різних соціовікових груп до даних заходів тощо.

Таким чином, розглянутий зарубіжний досвід застосування заходів адміністративно-правової профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху дає можливість запропонувати шляхи імплементації його окремих положень у правотворчу та правозастосовну практику України через:

- унормування правового статусу участі в дорожньому русі різних видів електротранспорту таких, як електровелосипеди, електросамокати, гіроборди, гіроскутери, моноколеса, електроскейти, дрифт-карти, електроцикли, електробайки, електроквадроцикли, дитячі електроавтомобілі тощо, шляхом, насамперед, внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху;

- забезпечення обов'язкового медичного обстеження водія перед виходом на маршрут на автомобільному транспорті загального користування;

- активне запровадження заходів інженерно-технічного характеру, які включатимуть облаштування ділянок дорожнього руху дорожніми огородженнями, засобами фотовідеофіксації порушень ПДР, які працюють в автоматичному режимі, використання пересувних лабораторій нагляду за

експлуатаційним станом вулично-дорожньої мережі, цільовий нагляд в сфері дотримання встановлених нормативів безпеки і вимог до конструкції та технічного стану транспортного засобу; проектування вулично-шляхової мережі та забезпечення організації руху транспорту з урахуванням безпеки всіх учасників дорожнього руху.

3.2. Шляхи вдосконалення вітчизняного законодавства та практики його реалізації у сфері адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму

Дорожньо-транспортний травматизм знаходиться на восьмому місці в списку провідних причин смертності в світі і є головною причиною смертності серед молоді у віці 15-29 років. За сьогоdnішніми прогнозами, без прийняття невідкладних заходів дорожньо-транспортні пригоди стануть п'ятою провідною причиною смертності до 2030 року [229].

На сьогоdnішній день проблема дорожньо-транспортного травматизму вийшла за межі міста, області, регіону або іншої адміністративно-територіальної одиниці. Вона стала проблемою загальнодержавного характеру. І як показала практика застосування виключно заходів контрольного-наглядного та карально-примусового характеру не виправдала очікувань. Наявність певного кола об'єктивних і суб'єктивних факторів, які детермінують дорожньо-транспортний травматизм, підвищують аварійність, зумовлено наразі наступними обставинами.

По-перше, закони та інші нормативно-правові акти, що регулюють суспільні відносини в галузі безпеки дорожнього руху, не забезпечують на належному рівні проведення пропаганди безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортного травматизму, що веде до постійного зниження транспортної культури населення, до зростання адміністративних правопорушень.

По-друге, відсутня чітка регламентація діяльності і порядку взаємодії органів виконавчої влади, засобів масової інформації та громадських організацій щодо профілактики дорожньо-транспортного травматизму. Це обумовлює низький ступінь інформованості громадян про стан безпеки дорожнього руху і причини дорожньо-транспортних пригод.

По-третє, профілактика та пропаганда безпеки дорожнього руху не мають чіткого науково-методичного забезпечення, не розроблена її система, яка ґрунтується на єдиних поняттях, принципах, прийомах і методичних підходах, що веде до низької ефективності проведених профілактичних заходів.

По-четверте, нормативно не визначені вимоги до змісту курсів навчання Правил дорожнього руху та дорожньої безпеки в навчальних закладах, до викладачів, які здійснюють навчання, відсутня відповідальність за невиконання і неналежне виконання обов'язків з навчання.

По-п'яте, в даний час на загальнодержавному, регіональному і місцевому рівнях відсутня система фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди і профілактики.

По-шосте, відсутній механізм, а також кількісні та якісні критерії оцінки виконання заходів в сфері профілактики (пропаганди) безпеки дорожнього руху, що дозволяють: - оцінити ефект від реалізованих заходів, ступінь впливу фінансових вкладень на стан системи дорожньої безпеки в цілому і окремих факторів аварійності; - оцінити ефективність роботи органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування, відповідальних за виконання окремих проектів і заходів в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; – підвищити ефективність реалізованих заходів і прозорість використання фінансових ресурсів.

За таких умов значення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму має неодмінно зростати та полягати у виявленні та усуненні факторів, обставин і ситуацій, які формують віктимну поведінку на дорозі; встановленні груп ризику з підвищеним ступенем віктимності і впливі на них з метою відновлення або активізації їх правової

«дорожньої» культури, чітких установок на дотримання правил дорожнього руху.

Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму, поряд із загальною профілактикою адміністративних порушень, включає в себе виявлення та аналіз потенційно віктимної поведінки різних категорій учасників дорожнього руху, а також розробку адекватних заходів і засобів щодо його запобігання, профілактики на трьох рівнях:

- загальносоціальному (що включає різні політичні, соціально-економічні та ін. заходи);
- спеціальному (що включає роботу з окремими категоріями учасників);
- індивідуальному.

Критеріями для оцінки ефективності адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму можуть бути:

а) повнота охоплення як за територіальним масштабом, так і за всіма напрямками профілактичної діяльності організаційними можливостями того чи іншого елемента системи профілактики адміністративної дорожньої деліктності у відповідності зі своєю компетентністю;

б) сталість здійснення контрольно-наглядової діяльності за часом;

в) якісні характеристики окремих суб'єктів адміністративно-правової профілактики ДТП;

г) активність, ініціативність тих чи інших органів виконавчої влади (органів місцевого самоврядування), їх повноважних представників, посадових осіб щодо попередження, припинення, виявлення правопорушень, застосування адміністративних санкцій і виконання накладених стягнень;

д) дотримання законності (який проявляється в кількості скарг, що надходять на дії, пов'язані із застосуванням організаційно-правових профілактичних заходів);

е) думки населення про найбільш важливі питання зміцнення правопорядку на автошляхах країни, забезпечення безпеки дорожнього руху, подолання адміністративної деліктності на автомобільному транспорті.

На сьогодні основні завдання щодо «формування в учасників дорожнього руху правосвідомості і «дорожньої культури», шанобливого ставлення до чинних правил, нормативів і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, встановлення партнерських взаємовідносин між учасниками дорожнього руху і співробітниками поліції», а також «виховання дисциплінованості громадян, почуття обов'язку та особистої відповідальності за свою поведінку в процесі дорожнього руху» покладені на підрозділи патрульної поліції. На них також покладено функцію контролю організації навчання дітей і підлітків правилам дорожнього руху, навичкам безпечної поведінки на вулицях і дорогах, створення дорожніх умов, що забезпечують безпеку дітей (інспектування освітніх установ) і т.д. Для найбільш успішного вирішення завдань щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму працівники патрульної поліції безперервно взаємодіють з освітніми організаціями: спільно проводять заняття з вивчення правил дорожнього руху, агітаційні автовеломотопробіги, ігри, конкурси, вікторини, бесіди і т.д. При цьому у співробітника поліції відсутні, на наш погляд, так звані «важелі оціночного контролю» знання і виконання профілактичних рекомендацій неповнолітніми учасниками дорожнього руху, що виключає оціночно-результативний компонент виховання, що дозволяє об'єктивно оцінити ефективність запобіжного впливу. Вирішенню цілої низки проблем, на наш погляд, сприяло б прийняття на загальнодержавному рівні єдиного нормативного документа, в якому був би відображений чіткий алгоритм взаємодії Національної поліції та освітніх організацій, зокрема наділення співробітників патрульної поліції правом прийому в учнів щорічного іспиту на знання правил дорожнього руху з виставленням підсумкової оцінки в атестат про повну загальну середню освіту. Зазначені зміни в системі навчання дітей правилам безпечної поведінки на дорогах, на наш погляд, повинні поєднуватися з введенням загальнообов'язкового навчального курсу «Правила безпеки дорожнього руху» у всіх загальноосвітніх організаціях.

Особливе занепокоєння, як вже було зазначено вище, викликає дитячий дорожньо-транспортний травматизм, який є проблемою не тільки окремо взятої родини, а й суспільства і держави в цілому. Діти є найбільш уразливими учасниками дорожнього руху. Проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму – всеосяжна, що має багато граней і рівнів. На неї не можна дивитися в одній площині і приймати рішення, орієнтовані тільки на підвищення правосвідомості членів суспільства і збільшення санкцій за порушення Правил дорожнього руху. Прийняття рішень має бути комплексним, заснованим на поглибленому науковому аналізі, що дозволяє відобразити сучасні соціальні, економічні, морально-психологічні, національні умови, що впливають на зростання дитячого дорожньо-транспортного травматизму [230, с. 45; 231, с. 59-63].

Під профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму розуміють цілеспрямовану діяльність уповноважених суб'єктів публічного адміністрування (у тому числі правоохоронних органів та громадськості), спрямовану на своєчасне виявлення, попередження та усунення причин та умов, що сприяють дорожньо-транспортним пригодам, в яких гинуть або отримують травми діти і підлітки [232].

В будь-якому навчальному закладі профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму є проблемою, що вимагає здійснення багатоаспектної і всебічної педагогічної діяльності. У ній актуалізуються питання вибору форм роботи з дітьми; з батьківською громадськістю; з громадськими організаціями та підприємствами, що працюють в сфері дорожнього руху; із співробітниками поліції, а також з іншими зацікавленими організаціями та відомствами, у тому числі й інституціями громадянського суспільства [232].

Основна мета профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму полягає у збереженні життя і здоров'я підростаючого покоління, створенні умов для навчання дітей правилам дорожнього руху, що в свою чергу сприятиме зниженню рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Основними напрямками діяльності таких закладів повинні бути: забезпечення безперервності педагогічного процесу, починаючи з дошкільного закладу, де формуються, розвиваються, прищеплюються дітям навички безпечної поведінки на вулично-шляховій мережі; навчання і виховання учнів загальноосвітніх установ основам безпечного дорожнього руху і продовження цього процесу в різного роду установах додаткової освіти; вдосконалення форм і методів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму [233].

Отже, причин та умов, що сприяють виникненню ДТП за участю дітей, досить багато. В одних випадках винними в ДТП є водії, дорослі, які не тримали дітей за руку або самі порушували правила дорожнього руху. В інших випадках – винними в ДТП є самі діти, порушники ПДР. Водночас є багато гарних прикладів зарубіжної практики профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

У Польщі, наприклад, створено дитячий клуб «пристебнути ремені безпеки Armadillo», організатори якого вручають дітям, правильно сидить в дитячому кріслі, іграшку-приз Armadillo. У Німеччині в ході кампанії лунає близько 65 тис. таких іграшок. Високий рівень застосування в європейських країнах дитячих утримуючих пристроїв досягнутий багато в чому завдяки активній роз'яснювальній та виховній роботі. Так, у Великій Британії та Швеції новонароджених малюків і дітей перевозять в спеціальних дитячих сидіннях в середньому в 95% випадків, в Австралії – в 90%, в США – в 86%, що значно знизило дитячий травматизм в разі ДТП [234; 235, с. 131-135].

У заходах з профілактичної роботи в сфері БДР в багатьох країнах світу приймають участь різні громадські організації, наприклад: Загальний автомобільний клуб Німеччини (АДАКОМ); громадські ради безпеки дорожнього руху Великобританії; Федерація велосипедистів Данії; Голландська асоціація безпеки дорожнього руху в Нідерландах; Національне товариство безпеки дорожнього руху Швеції (NTF); Національна рада з попередження дорожньо-транспортних пригод Ізраїлю, Федерація асоціацій безпеки дорожнього руху Японії і багато інших [235, с. 131-135].

У Швеції існує організація NTF, яка займається виключно проведенням освітніх і пропагандистських кампаній. Завдяки ЗМІ, через організацію прес-конференцій, радіо- і телепередач, публікацій в періодичних виданнях, формується громадська думка щодо підвищення безпеки дорожнього руху та дотримання правил дорожнього руху. Тематика інформаційно-пропагандистських кампаній NTF не обмежується показом дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків. У Швеції організуються загальнонаціональні кампанії з безпеки дорожнього руху, наприклад: «Мама, тата і діти на дорозі в темряві» (мета - пояснення користі носіння світловідбиваючих елементів на дорозі); «Водії мопедів» (мета - навчання підлітків правилам дорожнього руху та безпечного управління мопедами); «Безпека руху-ня для батьків і дітей за допомогою Інтернету» (мета - відкриття сторінки в Інтернеті для двостороннього спілкування батьків і дітей з NTF) і ін. Освітні установи також обов'язково проводять заняття з навчання дітей і школярів БДР. У Швеції уроки з безпеки дорожнього руху ведуть класні керівники. В якості педагогів на заняття запрошуються представники регіональних підрозділів Національної дорожньої адміністрації, місцевих відділень Національного товариства безпеки дорожнього руху та інші [235, с. 131-135].

У деяких країнах відповідальність за перевезення дитини в автомобілі без спеціального утримуючого пристрою встановлена не тільки для водія, але і для батьків цієї дитини. Так, в Австрії в разі загибелі або поранення дитини через відсутність належного кріплення відповідальність несуть дорослі, під опікою яких перебувала дитина.

Необхідність використання дитячих утримуючих пристроїв при перевезенні дітей-пасажирів незаперечно. Для виключення випадків перевезення дітей без спеціальних утримуючих пристроїв безперечно необхідно вдосконалювати нагляд патрульної поліції за дотриманням правил перевезення дітей, посилити адміністративну відповідальність водіїв за перевезення дітей без дитячих утримуючих пристроїв, встановити

відповідальність батьків або осіб які їх замінюють, які допустили перевезення дітей з порушенням встановлених правил, проводити просвітницьку і виховну роботу з учасниками дорожнього руху з метою переконання у важливості використання дитячих утримуючих пристроїв, а також навчити батьків способам порятунку своєї дитини при несподіваній події на дорозі.

У багатьох зарубіжних країнах прийнято програмно-цільовий підхід до проблеми безпеки руху (Австрія, Іспанія, Фінляндія, Франція, Японія та ін.), де робота з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму займає особливе місце. Так, система навчання БДР дошкільнят і школярів в Іспанії спрямована на формування соціально корисних правил і норм поведінки, цінностей і установок, необхідних для забезпечення їх безпеки, в тому числі і як учасників дорожнього руху. В рамках освітньої програми «Надання та навчання БДР в класі» проходять підготовку шкільні вчителі і громадські працівники-волонтери [236].

Цікавим видається позитивний приклад Німеччини, де на території країни існує стандартна програма щодо участі поліцейських структурних підрозділів по забезпеченню безпеки дорожнього руху спільно з учителями в такий виховної роботи. Крім того, розроблені навчальні програми факультативних занять по прищеплювання школярам навичок правильної поведінки на дорогах, які побудовані з урахуванням вікових особливостей школярів і доповнені книгами для співробітників правоохоронних органів і вчителів. Передбачається, що діти будуть займатися за цими книгами разом зі своїми батьками, тому кожен з розділів підручника починається зі звернення: «Вельмишановні пані та панове, дорога мама, дорогий тато!». Увагу читача звертають на те, що саме від нього залежить прийняття рішення про те, що для нього важливіше: стрес, швидкість, шум або безпеку і високу якість життя. Прикладом є те, що зовсім не байдуже, з якою швидкістю рухається його автомобіль - 30, 50 або 70 км, коли несподівано перед ним з'являється пішохід. Звісно ж важливим і те, що в роботі над цими підручниками брали участь психологи, які дають необхідні поради і рекомендації батькам [237, с. 93-94].

У Франції за сприяння міністерства внутрішніх справ і міністерства транспорту організовано співпрацю між освітніми установами, автошколами, страховими компаніями та розроблена програма безперервної освіти БДР *Educative Continuum* для підростаючого покоління (від дитячих садків до закінчення старших класів в школі, тобто до отримання водійських прав), відповідно кожен з етапів програми адаптований до соціальних запитів і біологічному віку навчаються. У Франції для проведення уроків БДР в школи запрошуються співробітники поліції, добровольці з числа студентів, членів молодіжних і інших громадських організацій, працівники страхових фірм [238, с. 131-135].

Отже, основи адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму повинні будуватися на таких концептуальних положеннях, як:

- забезпечення високої якості знань ПДР як основи дорожньої безпеки дітей, що може бути досягнуто тільки шляхом систематичності і безперервності;

- безперевність опрацювання питань дорожньої безпеки, їх обов'язкове повторення на всіх щаблях шкільної освіти та забезпечення організації за допомогою технології спіралеподібного розгортання (концентричної системи навчання);

- ступеневий підхід у формуванні знань, вмінь та навичок дорожньої освіти дітей з врахуванням вікових особливостей та спрямованістю на розуміння важливості їх правильної поведінки на проїжджій частині; почуття відповідальності при вирішенні проблем, пов'язаних із забезпеченням транспортної безпеки; усвідомленням проблем і небезпек, що можуть бути пов'язані з проїзною частиною та автомобілями.

Комплексний підхід до вирішення завдань щодо зниження дитячого травматизму на дорогах передбачає проведення планових та позапланових заходів з урахуванням причин та умов, які підвищують ризик виникнення

тяжких наслідків, з опорою на чинне законодавство і передові форми і методи профілактичної роботи.

В сфері забезпечення безпеки дорожнього руху популярні відеоролики, які б мотивували учасників дорожнього руху на дотримання конкретних правил - наприклад, використання ременів безпеки або переходу дороги тільки у встановлених місцях.

Соціальна реклама є ефективним інструментом пропаганди безпеки дорожнього руху, проте її можливості сьогодні задіяні не в повному обсязі. Необхідне вдосконалення нормативно-правової бази, що регулює використання соціальної реклами органами державної влади та місцевого самоврядування, розвиток приватно-державного партнерства в розробці і розміщенні соціальної реклами, застосування можливостей інформаційно-телекомунікаційних технологій. Як свідчить практика, результати наукових досліджень та міжнародний досвід, ефективність масових заходів зростає, якщо вони спрямовані на профілактику одного фактора ризику і призначені для конкретної цільової аудиторії, що підсилює адресний вплив на конкретні категорії учасників дорожнього руху [239].

В цілому, профілактика дорожньо-транспортного травматизму серед дітей повинна включати заходи щодо: 1) планування та організації такої діяльності на довгострокову перспективу; 2) організації систематичного контролю за проведенням заходів в освітніх установах за даним напрямком роботи; 3) оптимізації взаємодії між освітньою установою і поліцейськими підрозділами з проведення тематичних заходів; 4) застосування сучасних технологій, різноманітності форм і методів пропаганди БДР з урахуванням вікових особливостей дітей і школярів; 5) створення навчальних центрів БДР та ін.; 6) створення Інтерактивних дитячих майданчиків з безпеки дорожнього руху; 7) побудови комплексної системи моніторингу та оцінки результатів з питань профілактики дитячого травматизму, в тому числі за допомогою використання сучасних інформаційних і телекомунікаційних технологій, і інтеграції відповідних результатів в державну систему охорони здоров'я країни;

8) включення результатів досліджень в національні та міжнародні банки даних для створення основи для продовження дослідницької роботи і співпраці з вченими та медичними працівниками інших країн; 9) підвищення рівня знань про сучасні методи діагностики і лікування серед медичних працівників, що підвищить професійну підготовку фахівців і сприятиме поліпшенню стандартів і якості медичного обслуговування; 10) розробки і впровадження найбільш перспективних профілактичних заходів, включаючи заходи первинної, вторинної та третинної профілактики, спрямованих на запобігання самого епізоду травми і його наслідків та ускладнень (інвалідності та смертності); 11) вдосконалення міжвідомчої взаємодії та залучення до проблеми профілактики дитячого травматизму засобів масової інформації, громадських об'єднань, неформальних організацій і найширших верств населення; 12) підвищення рівня знань, інформованості та відповідальності батьків та самих широких верств населення з питань профілактики дитячого травматизму.

Слід врахувати, що безпека дорожнього руху як комплексний міжгалузевий інститут, відповідно, не може бути забезпечена тільки адміністративно-правовим регулюванням і навіть бездоганна ефективність роботи зазначених елементів системи не дозволить вирішити проблему захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. У забезпеченні безпеки дорожнього руху тісно переплітаються економічні, інноваційні, соціальні та інші інтереси держави, тому розв'язання проблем, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, залежить від якості функціонування всіх зазначених та інших елементів на всіх етапах – від розробки, виготовлення і експлуатації, їх правильної організації, наявності засобів технічного і економічного аналізу до використання наукових досягнень в цій сфері [240, с. 50]. Досягнення результативності організації та реалізації профілактичної діяльності можливе лише за умови відмови від успадкованих з радянських часів засад роботи державних службовців, укорінення публічно-сервісних механізмів функціонування більшості органів публічного управління. Організація та реалізація заходів профілактики адміністративних

правопорушень посадових осіб органів публічного управління повинна здійснюватися на засадах уніфікації та автоматизації виявлення деліктних проявів, подолання вибіркового принципу реагування на факти порушення прав і свобод людини, удосконалення інформаційного забезпечення профілактики таких правопорушень, забезпечення різноплановості профілактичної діяльності, поєднання правових, економічних, соціальних, психологічних інструментів протидії деліктним проявам, підвищення рівня правосвідомості та правової культури посадових осіб органів публічного управління.

Серед таких підходів виділяються, по-перше, усунення «вузьких місць». Заходи даної групи сконцентровані на попередження дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх наслідків, викликані будь-якою однією домінуючою причиною. Дії системи безпеки дорожнього руху як правило спрямовані на визначення і усунення місць концентрації дорожньо-транспортних пригод (місць аварійності), виявлення та ліквідації недосконалостей в конструкції транспортних засобів, визначення груп водіїв схильних до скоєння дорожньо-транспортних пригод та організації з ними профілактичної роботи.

По-друге, системний підхід до планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Постійне зростання чисельності транспорту і абсолютних показників аварійності привів до розуміння того, що подальшого зниження аварійності перешкоджає відсутність адекватної теорії і, відповідно, недосконалість практики управління транспортними системами. В якості такої теорії став виступати так званий «системний підхід», а практичним інструментом цієї теорії - комплексні цільові програми різних рівнів: міжнародні, державні, галузеві, регіональні і т.д. Необхідність такого підходу стало відображенням того простого факту, що рівень безпеки досяг досить високого показника і більшість дорожньо-транспортних пригод стало відбуватися не за однієї якоїсь виняткової причини, а в результаті одночасного поєднання декількох причин. Відповідно, для їх попередження слід планувати і проводити заходи в усіх напрямках.

По-третє, це «горизонтальне» планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Основною причиною збереження значної смертності в дорожньо-транспортних пригодах вважається недостатній розвиток різноманітних цивільних інститутів, що дозволяють сформувати і підтримувати транспортний баланс між потребами суспільства, фактичним рівнем автомобілізації та наявною вулично-дорожньою мережею, а також забезпечувати відповідальну, доброзичливу, безпечну транспортну поведінку учасників дорожнього руху.

Своєрідним превентивним (профілактичним) заходом в дорожньому русі можна вважати механізм нарахування штрафних балів [241], який дуже поширений у багатьох країнах розвинутої автомобілізації. Бальна система обліку порушень правил дорожнього руху спрямована на можливість позбавлення водія права керування транспортним засобом в тих випадках, коли санкція за конкретне правопорушення такого покарання не передбачає. Крім того, дана система доповнюється примусом водія до проходження платних курсів навчання правилам дорожнього руху. Така система обліку порушень ПДР за тривалий період існування в зарубіжних країнах показала свою ефективність. Нархування штрафних балів за порушення ПДР також здійснюється в Австралії, Німеччині, Ізраїлі, Італії, Латвії, Південній Кореї та ряді інших держав [241].

Водночас, в Україні спроби запровадити систему нарахування штрафних балів за порушення дорожнього законодавства виявилися марними та доведеними до логічного завершення не були. Зокрема, набрав чинності Закон України від 24.04.2020 № 566-ІХ «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо штрафних балів», який виключив з КУпАП норми про дію адміністративного стягнення у вигляді штрафних балів, що накладається на громадян за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі. Зміни стосуються пункту 2-1 частини першої статті 24, частини другої статті 27, статті 27-1, а також абзаців 2 частини першої та другої статті 122 КУпАП [242].

Слід сказати, що система штрафів діяла в Україні з 2015 року. Відтоді кожному громадянину, який має право керувати транспортним засобом, на початку кожного року або ж з того дня, коли він отримав право керування автівкою, автоматично нараховували 150 балів до кінця року. Після закінчення балів, водіїв мали б притягати до відповідальності. Списувати порушення за бали дозволялось лише тричі: за кожне порушення ПДР планували знімати 50 балів. Цю норму планували застосовувати лише для правопорушень, за які водіям не загрожувало негайне позбавлення волі. Важливо – система списання балів мала б почати працювати лише після введення автоматичної фіксації. Щоправда, запуск повноцінної роботи системи постійно відклався і лише і лютому вона запрацювала та й то в тестовому режимі. Зокрема, бали пропонувалось списувати лише за такі порушення ПДР: проїзд на заборонений сигнал (світлофора або регулювальника); порушення вимог дорожніх знаків і розмітки; перевищення швидкості (більш, ніж на 20 км. на годину, але менш, ніж на 50 км. на годину); порушення правил перевезення вантажів і буксирування; порушення правил зупинки, стоянки або паркування; порушення правил проїзду пішохідних переходів, перехресть і зупинок; проїзд по тротуару або пішохідній доріжці; порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду; порушення правил дистанції; порушення правил руху на автомагістралі; порушення правил використання освітлювальних приладів [243].

Виходить, що перші три порушення були своєрідною віртуальною доганою, нагадуванням про штраф, а четверте – реальним приводом до притягнення до відповідальності та оформлення штрафу. Однак, на думку фахівців, система балів відтерміновувала реальне покарання водіїв, і тому було прийнято рішення оплачувати штрафи порушниками ПДР відразу зі своєї кишені [244].

Бальна система обліку порушень правил дорожнього руху майже у всьому світі визнано ефективним засобом попередження адміністративних проступків із боку водіїв і, як наслідок, профілактики дорожньо-транспортних пригод. Так, окрім санкцій за кожне порушення, накопичення водієм певної

кількості штрафних балів тягне за собою інші заходи впливу як-то тимчасове позбавлення права керування транспортними засобами [245]. Практично в усіх країнах для обліку отриманих водієм (списаних з нього) штрафних балів створені автоматизовані централізовані реєстри. Можливість погасити нараховані штрафні бали водіям багатьох країн надається переважно за рахунок закінчення спеціальних платних учбових курсів з основ безпеки дорожнього руху, що має скоректувати їх поведінку на дорозі (Німеччина, Угорщина, Іспанія, Люксембург, Франція). У Великій Британії, наприклад, додаткове навчання не зменшує кількості штрафних балів. Проте суд при визначенні покарання за допущення правопорушення може направити водія на учбові курси замість надавання до його рахунку нової кількості штрафних балів. В деяких країнах (Іспанія, Чехія) певна кількість таких балів може анулюватись, якщо водій у встановлений період часу не скоїть нових правопорушень [246, с. 117-118].

Скасування в адміністративно-деліктному законодавстві України адміністративного стягнення у вигляді штрафних балів за порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху є обґрунтованим та таким, що відповідає міжнародній практиці притягнення до відповідальності за такі «дорожні» делікти. Зумовлено це, у першу чергу, недопущенням порушення конституційного принципу, згідно якого ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення [247]. Тому доречним є запровадження системи нарахування штрафних балів за порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху не у вигляді адміністративного стягнення, а як захід адміністративно-профілактичного (запобіжного) характеру ДТП, що передбачатиме механізм адміністративного впливу на систематичні порушення правил дорожнього руху з обов'язковим доповненням Закону України «Про дорожній рух» положенням щодо встановлення правових наслідків накопичення визначеної кількості цих балів, як-то тимчасове позбавлення права керування транспортним засобом, направлення особи для перевірки знань правил дорожнього руху та ін.

Серед адміністративно-правових заходів забезпечення безпеки дорожнього руху в країні, що може розглядатися як запобіжний інструмент стримування учасників дорожнього руху (порушників відповідних правил) від вчинення неправомірних дій у дорожньому русі, найбільш виразно виділяється адміністративна відповідальність. Остання розглядається вченими як примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування правомочним суб'єктом передбачених законодавством за вчинення адміністративного проступку заходів впливу, які виконані правопорушником [248, с. 76]. Іншими словами, адміністративна відповідальність – це специфічне реагування держави на адміністративне правопорушення, що полягає в застосуванні уповноваженим органом або посадовою особою передбаченого законом стягнення до суб'єкта правопорушення [249, с. 62].

Питання юридичної, насамперед адміністративної відповідальності, за порушення ПДР відіграють ключову роль у забезпеченні дорожньої безпеки та є стримуючим профілактичним заходом. Слід погодитись із В.І. Майоровим та С.В. Горovenko, на думку яких система профілактики ДТП включає велику кількість елементів, які умовно можна поділити на дві групи: юрисдикційні, тобто пов'язані із притягненням винних до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, і неюрисдикційні. Перші пов'язані із задачами адміністративної відповідальності: запобігання адміністративним правопорушенням, як у діях винного, так і третіх осіб. Профілактичне значення адміністративної відповідальності також виражається у встановленні більш суворого покарання за повторне вчинення адміністративного правопорушення. У чинному законодавстві це виражено в тому, що повторне вчинення адміністративного правопорушення представлено у вигляді обставин, що обтяжують відповідальність, або як конструктивний елемент складу відповідного правопорушення. Проте, недоліки наявного порядку притягнення до адміністративної відповідальності за неодноразове вчинення порушень правил дорожнього руху слугують підставою для розробки заходів вдосконалення правового регулювання цієї сфери [250].

Попри з вже традиційними порушеннями правил дорожнього руху, у європейському законодавстві навіть з'явився і такий склад правопорушень, як агресивність на дорозі (агресивне водіння). Однак чітко визначити його межі і форми досить важко. Тому на спеціальній конференції, присвяченій цій проблемі, в Канаді в 2000 р. було запропоновано таке визначення цього поняття: «Поведінка за кермом є агресивною, якщо вона навмисно веде до збільшення ризику зіткнення, або мотивована дратівливістю, нетерпимістю, ворожістю або спробою заощадити час за рахунок інших учасників руху». Зазвичай під агресією на дорогах мається на увазі послідовне порушення відразу декількох правил (порушення правил маневрування, об'їзд транспортних засобів, що стоять в заторі, по зустрічній смузі, їзда по узбіччю дороги, по тротуару, а також інші порушення, коли водій проявляє явну неповагу до інших учасників руху) [219].

Аналіз юридичної літератури дозволяє виділити наступні специфічні риси, характерні тільки для адміністративної відповідальності, які проявляються, в тому числі, і в сфері дорожнього руху: її переважно позасудовий характер, застосування уповноваженими органами і посадовими особами, не дивлячись на наявність відповідних повноважень у судів; можливість залучення до адміністративної відповідальності як фізичних, так і юридичних осіб; її підставою є адміністративне правопорушення; заходи адміністративної відповідальності - адміністративні покарання; призначення адміністративного покарання не тягне судимості; вона встановлюється КУпАП та прийнятими відповідно до нього законами про адміністративні правопорушення; правопорушники - фізичні особи, які не підпорядковані по службі посадових осіб, що призначає адміністративні покарання; вважається, що адміністративна відповідальність настає за менш небезпечні діяння, ніж злочину, що обумовлює меншу суворість адміністративних покарань у порівнянні з кримінальними.

Ефективність застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил, нормативів і стандартів у сфері дорожнього руху залишає

бажати кращого, однією із причин тому може бути низька якість адміністративно-деліктного законодавства, удосконалення якого, на нашу думку, слід забезпечити шляхом:

а) заміни накладення адміністративного стягнення за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху у вигляді адміністративного арешту, як такого, що не сприяє досягненню мети адміністративного покарання, не має виховного характеру та часто є неефективним, на виконання окремих робіт (громадських, виправних, суспільно корисних). Доведено перспективність останніх, що мають більший виховний потенціал, суспільно корисну мету, застосовуються на тривалий період та можуть бути більш ефективними для територіальних громад;

б) встановлення адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт, що спричинили виникнення дорожньо-транспортної пригоди, шляхом внесення змін до ч. 4 статті 140 КУпАП;

в) доповнення статті 30 КУпАП частиною 8 у наступному вигляді: *«Якщо особа, позбавлена права керування транспортним засобом, ухиляється від виконання цього покарання, термін позбавлення права керування транспортним засобом може бути продовжено не менше ніж на один рік, при цьому загальний строк позбавлення права керування транспортним засобом може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений частиною другою цієї статті»;*

г) доповнення статті 38 КУпАП новою частиною, якою передбачити можливість призупинення перебігу строків давності притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за вчинення правопорушень, передбачених статтею 130 КУпАП, і навмисне затягування термінів розгляду справи про адміністративне правопорушення та накладення адміністративного

стягнення, з метою забезпечення невідворотності адміністративної відповідальності за порушення ПДР;

д) доповнення глави 22 КУпАП положенням про запобігання зловживанню правами з боку особи, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, а саме: *«Зловживанням правами з боку особи, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, є створення нею перешкод для швидкого, повного, об'єктивного і своєчасного розгляду справи про адміністративне правопорушення. Зловживанням правами може визнаватися умисне затягування реалізації права на захист, на ознайомлення з матеріалами справи про адміністративне правопорушення, перешкоджання провадженню у справі про адміністративне правопорушення, або іншим діям (бездіяльності), щодо яких є достатні підстави вважати, що вони вчинені з метою уникнення адміністративної відповідальності. При встановленні факту зловживання правами з боку особи, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, подані ним докази можуть бути визнані такими, що не мають юридичної сили, для ознайомлення з матеріалами справи про адміністративне правопорушення та реалізації інших процесуальних прав може бути встановлений відповідний термін, що не перевищує двох діб, а також може бути винесено попередження про можливість розгляду справи про адміністративне правопорушення в його відсутність»;*

е) доповнення статті 35 КУпАП додатковим переліком обставин, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, зокрема: наявність матеріального збитку, заподіяного під час адміністративного правопорушення; демонстративний, цинічний характер вчиненого правопорушення; систематичне (більше трьох разів протягом року) або злісне (понад п'ять разів протягом року) порушення особою правил дорожнього руху; невиконання обов'язків, передбачених у зв'язку із вчиненням дорожньо-транспортної пригоди; створення особою, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, перешкод для швидкого, повного,

об'єктивного і своєчасного розгляду справи про адміністративне правопорушення;

ж) створення законодавчо збалансованої системи ефективного покарання за порушення правил дорожнього руху, забезпечення невідворотності адміністративної відповідальності за такі порушення.

Перелічені у роботі заходи удосконалення загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху завдадуть максимальної користі лише через систематичність, комплексність та цілеспрямованість застосування. При цьому не можна підкреслювати виключно значення держави у реалізації заходів профілактики дорожнього травматизму, оскільки роль учасників транспортного процесу та їх свідомої, суспільно корисної та відповідальної поведінки не можна недооцінювати. Крім названих вище на підвищення ефективності профілактичного впливу на учасників дорожнього руху та їх поведінку впливатимуть й заходи, спрямовані на: застосування програмно-цільового вирішення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки дозволить забезпечити комплексність і системність впливу на причини проблеми на основі: визначення цілей, завдань і заходів, а також кількісних і якісних зв'язків між ними і обсягами фінансування; концентрації ресурсів держави на реалізації конкретних заходів, відповідних пріоритетним цілям і завданням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; підвищення прозорості процесу державного управління в галузі безпеки дорожнього руху, що забезпечується за рахунок підвищення фінансової прозорості системи забезпечення дорожньої безпеки, покладання відповідальності за виконання заходів і кінцеві результати на конкретні державні органи; розвитку і розширення застосування санітарної авіації; при значній відстані населених пунктів один від одного створення на трасах, що їх з'єднують, рятувальних центрів з автомобілями швидкого реагування; розподілення зон відповідальності пунктів «Швидкої допомоги» не за адміністративно-територіальним принципом, а за принципом доступності по тимчасовому показнику; перегляду оснащення автомобілів «швидкої допомоги» з метою

забезпечення сучасним медичним обладнанням, засобами і медикаментами в достатній кількості; організації при лікувальних установах, які перебувають поблизу трас, спеціалізованих відділень з можливістю надання кваліфікованої допомоги при поєднаних травмах; розширення курсу першої допомоги при підготовці водіїв транспортних засобів тощо.

Висновки до Розділу 3

Узагальнення зарубіжного досвіду та вітчизняних особливостей адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму дозволило дійти таких висновків:

1. Розглянутий зарубіжний досвід застосування заходів адміністративно-правової профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху дозволив запропонувати можливі шляхи імплементації його окремих положень у правотворчу та правозастосовну практику України через: – унормування правового статусу участі в дорожньому русі різних видів електротранспорту таких, як електровелосипеди, електросамокати, гірборди, гіроскутери, моноколеса, електроскейти, дрифт-карти, електроцикли, електробайки, електроквадроцикли, дитячі електроавтомобілі тощо, шляхом, насамперед, внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху; – забезпечення обов'язкового медичного обстеження водія перед виходом на маршрут на автомобільному транспорті загального користування; – активне запровадження заходів інженерно-технічного характеру, які включатимуть облаштування ділянок дорожнього руху дорожніми огороженнями, засобами фотовідеофіксації порушень ПДР, які працюють в автоматичному режимі, використання пересувних лабораторій нагляд за експлуатаційним станом вулично-дорожньої мережі, цільовий нагляд в сфері дотримання встановлених нормативів безпеки і вимог до конструкції та технічного стану транспортного засобу; проектування вулично-шляхової мережі та забезпечення організації руху транспорту з урахуванням безпеки всіх учасників дорожнього руху.

2. Особливу увагу приділено адміністративно-правовій профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму, яка повинна будуватися на таких концептуальних положеннях, як: – забезпечення високої якості знань ПДР як основи дорожньої безпеки дітей, що може бути досягнуто тільки шляхом систематичності реалізованих заходів; – безперервність опрацювання питань дорожньої безпеки, їх обов'язкове повторення на всіх щаблях шкільної освіти та забезпечення організації за допомогою технології спіралеподібного розгортання (концентричної системи навчання); – ступеневий підхід у формуванні знань, вмінь та навичок дорожньої освіти дітей з врахуванням вікових особливостей та спрямованістю на розуміння важливості їх правильної поведінки на проїжджій частині; почуття відповідальності при вирішенні проблем, пов'язаних із забезпеченням транспортної безпеки; усвідомлення проблем і небезпек, що можуть бути пов'язані з проїзною частиною та автомобілями.

3. Вироблено конкретні заходи, спрямовані на удосконалення вітчизняного законодавства та практики його реалізації у сфері профілактики дорожньо-транспортного травматизму, а саме запропоновано:

1) забезпечити прийняття та реалізацію Державної програми профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якій програмно-цільовими заходами охопити усі проблемні напрями забезпечення дорожньої безпеки та зменшення рівня дорожньо-транспортної аварійності в країні;

2) удосконалити адміністративно-деліктне законодавство у сфері дорожньої безпеки шляхом:

а) заміни накладення адміністративного стягнення за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху у вигляді адміністративного арешту, як такого, що не сприяє досягненню мети адміністративного покарання, не має виховного характеру та часто є неефективним, на виконання окремих робіт (громадських, виправних, суспільно корисних). Доведено перспективність останніх, що мають більший виховний потенціал, суспільно

корисну мету, застосовуються на тривалий період та можуть бути більш ефективними для територіальних громад;

б) встановлення адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт, що спричинили виникнення дорожньо-транспортної пригоди, шляхом внесення змін до ч. 4 статті 140 КУпАП;

в) доповнення статті 35 КУпАП додатковим переліком обставин, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, зокрема: наявність матеріального збитку, заподіяного під час адміністративного правопорушення; демонстративний, цинічний характер вчиненого правопорушення; систематичне (більше трьох разів протягом року) або злісне (понад п'ять разів протягом року) порушення особою правил дорожнього руху; невиконання обов'язків, передбачених у зв'язку із вчиненням дорожньо-транспортної пригоди; створення особою, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, перешкод для швидкого, повного, об'єктивного і своєчасного розгляду справи про адміністративне правопорушення;

г) створення законодавчо збалансованої системи ефективного покарання за порушення правил дорожнього руху, забезпечення невідворотності адміністративної відповідальності за такі порушення.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукового завдання щодо вдосконалення теоретичних засад, організаційно-правового механізму та особливостей здійснення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків. Основні з них такі:

1. Дорожньо-транспортний травматизм визначено в якості інтегрального компонента безпеки дорожнього руху, стан якого є прямим показником ефективності чи неефективності реалізації нормотворчих та правозастосовних заходів, спрямованих на виключення реальних і потенційних загроз для учасників дорожнього руху, ступеня та якості їх захищеності від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

На підставі аналізу дорожньо-транспортних пригод виявлено, що розміри аварійності знаходяться в прямій залежності від наступних основних факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм в Україні: чисельність населення та транспортних засобів; ступінь розвитку дорожньо-транспортних мереж та їх технічний стан; структура та обсяг транспортних потоків; технічний стан парку транспортних засобів; культура і дисципліна учасників дорожнього руху, в тому числі рівень професійної підготовки водіїв; морально-етичні норми учасників дорожнього руху; система невідворотності покарання за скоєні порушення ПДР; взаємодія транспортних засобів різного призначення та відомчої належності; недосконалість чинного законодавства, що регламентує організацію пішохідного руху і нагляд за ним; властивості технічних, організаційних та інформаційних систем убезпечення дорожнього руху; низький рівень реалізації профілактичних заходів.

2. Обґрунтовано необхідність визнання дорожньо-транспортного травматизму в якості пріоритетного об'єкта адміністративно-правової профілактики, що зумовлено запобіжним характером профілактичних заходів,

які на ранніх стадіях унеможливають скоєння ДТП, сприяють підвищенню правосвідомості учасників дорожнього руху, формуванню у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, визначенню потенційно небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок, пошуку шляхів ефективного впливу на потенційні фактори, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

3. Адміністративно-правову профілактику дорожньо-транспортного травматизму визначено як методологічно складне суспільне явище, яке охоплює багаторівневу систему адміністративно-правових заходів, що здійснюються органами державної влади, місцевого самоврядування та окремими інституціями громадянського суспільства шляхом використання делегованих повноважень з метою виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

Сутність адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму розкривається через виконання нею певного набору функцій та реалізації, виходячи із цього, відповідних завдань. До функцій такого виду профілактики віднесено запобіжно-регулятивну, охоронну, виховну, ідеологічну та прогностичну функції.

4. Піддано науковому аналізу нормативно-правові засади профілактики дорожньо-транспортного травматизму, на підставі чого засвідчено необхідність систематизації дорожнього законодавства (шляхом інкорпорації та об'єднання таких правових актів в один документ з умовною назвою «Основи дорожнього законодавства та його безпеки»), що сприятиме: забезпеченню взаємозв'язку і цілісності нормативного масиву правил, норм і стандартів у сфері дорожнього руху та його безпеки; виявленню та усуненню наявних протиріч, прогалин і невідповідностей між правовими нормами; підвищенню ефективності

практичного застосування нормативних приписів щодо запобігання дорожньо-транспортного травматизму та подолання аварійності на автомобільному транспорті; створенню єдиної правової бази, що регулюватиме у тому числі й питання попередження правопорушень, яка здійснюватиметься в систематичній, багаторівневій, логічній та органічній послідовності з конкретною метою в якості самостійної галузі діяльності; забезпеченню раціонального розподілу функцій між суб'єктами системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму, налагодженню між ними взаємодії та координації; належному розподілу функцій щодо збирання, оброблення інформації та надсилання результатів аналізу на відповідні управлінські рівні системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму; раціональній побудові системи прийняття управлінських рішень із закріпленням персональної відповідальності за їх виконання.

5. Розглянуто інституціональну складову організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні та встановлено, що характерною особливістю відповідних суб'єктів є наділення їх владними повноваженнями щодо виявлення та усунення чинників, які впливають на стан дорожньо-транспортної аварійності та рівень протиправної поведінки учасників дорожнього руху, застосування запобіжних адміністративно-правових заходів, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за вчинені ними дорожні правопорушення, постійна координація їхньої роботи в межах системи суб'єктів профілактики адміністративних деліктів на транспорті.

6. Надано характеристику адміністративно-правовим заходам профілактики дорожньо-транспортного травматизму, які запропоновано розглядати у межах трьох блоків, серед яких: загально-соціальні заходи профілактики адміністративних дорожніх деліктів; організаційно-правові та спеціальні заходи, до яких віднесено прогнозування аварійності в дорожньому русі, паспортизацію дорожньої безпеки та моніторинг дорожньо-транспортної аварійності.

7. Розглянутий зарубіжний досвід застосування заходів адміністративно-правової профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху дозволив запропонувати можливі шляхи імплементації його окремих положень у правотворчу та правозастосовну практику України через: – унормування правового статусу участі в дорожньому русі різних видів електротранспорту таких, як електровелосипеди, електросамокати, гірборди, гіроскутери, моноколеса, електроскейти, дрифт-карти, електроцикли, електробайки, електроквадроцикли, дитячі електроавтомобілі тощо, шляхом, насамперед, внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та Правил дорожнього руху; – забезпечення обов'язкового медичного обстеження водія перед виходом на маршрут на автомобільному транспорті загального користування; – активне запровадження заходів інженерно-технічного характеру, які включатимуть облаштування ділянок дорожнього руху дорожніми огороженнями, засобами фотовідеофіксації порушень ПДР, які працюють в автоматичному режимі, використання пересувних лабораторій нагляду за експлуатаційним станом вулично-дорожньої мережі, цільовий нагляд в сфері дотримання встановлених нормативів безпеки і вимог до конструкції та технічного стану транспортного засобу; проектування вулично-шляхової мережі та забезпечення організації руху транспорту з урахуванням безпеки всіх учасників дорожнього руху.

8. Зауважено, що процес підвищення ефективності адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму слід здійснювати в комплексі, а саме:

1) забезпечити прийняття та реалізацію Державної програми профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якій програмно-цільовими заходами охопити усі проблемні напрями забезпечення дорожньої безпеки та зменшення рівня дорожньо-транспортної аварійності в країні;

2) доповнити Закон України «Про дорожній рух» *статтею 43-2 «Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності»* наступного змісту:

«1. Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності проводиться спеціально уповноваженими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху в межах їх компетенції за винятком оцінки ними ефективності своєї діяльності.

2. Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності проводиться з метою отримання, збирання, оброблення, збереження та аналізу інформації про стан дорожньо-транспортного травматизму в межах країни та певної адміністративно-територіальної одиниці, ефективність застосування профілактичних заходів, потенційно-небезпечні об'єкти дорожньої інфраструктури, місця концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійних ділянок, оцінки та прогнозування стану дорожньої безпеки і ступеня небезпечності учасників дорожнього руху та розроблення науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття рішень у дорожній галузі.

3. Моніторинг дорожньо-транспортної аварійності є складовою частиною загальнодержавної системи профілактики правопорушень на транспорті. Порядок організації та проведення моніторингу дорожньо-транспортної аварійності встановлюється Кабінетом Міністрів України»;

3) створити правові основи паспортизації шляхом внесення змін і доповнень до Закону України «Про дорожній рух» та прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про порядок складання і використання паспортів дорожньої безпеки адміністративно-територіальної одиниці», яка б визначала порядок та методику здійснення дорожньої паспортизації;

4) створити належне нормативне підґрунтя застосування заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, встановити адміністративну відповідальність за невиконання або неналежне виконання такого виду профілактичних заходів;

5) удосконалити адміністративно-деліктне законодавство у сфері дорожньої безпеки шляхом:

а) заміни накладення адміністративного стягнення за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху у вигляді адміністративного

арешту, як такого, що не сприяє досягненню мети адміністративного покарання, не має виховного характеру та часто є неефективним, на виконання окремих робіт (громадських, виправних, суспільно корисних). Доведено перспективність останніх, що мають більший виховний потенціал, суспільно корисну мету, застосовуються на тривалий період та можуть бути більш ефективними для територіальних громад;

б) встановлення адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт, що спричинили виникнення дорожньо-транспортної пригоди, шляхом внесення змін до ч. 4 статті 140 КУпАП;

в) доповнення статті 30 КУпАП частиною 8 у наступному вигляді: *«Якщо особа, позбавлена права керування транспортним засобом, ухиляється від виконання цього покарання, термін позбавлення права керування транспортним засобом може бути продовжено не менше ніж на один рік, при цьому загальний строк позбавлення права керування транспортним засобом може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений частиною другою цієї статті»;*

г) доповнення статті 38 КУпАП новою частиною, якою передбачити можливість призупинення перебігу строків давності притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за вчинення правопорушень, передбачених статтею 130 КУпАП, і навмисне затягування термінів розгляду справи про адміністративне правопорушення та накладення адміністративного стягнення, з метою забезпечення невідворотності адміністративної відповідальності за порушення ПДР; д) доповнення глави 22 КУпАП положенням про запобігання зловживанню правами з боку особи, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, а саме: *«Зловживанням правами з боку особи, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, є створення нею перешкод для*

швидкого, повного, об'єктивного і своєчасного розгляду справи про адміністративне правопорушення. Зловживанням правами може визнаватися умисне затягування реалізації права на захист, на ознайомлення з матеріалами справи про адміністративне правопорушення, перешкоджання провадженню у справі про адміністративне правопорушення, або іншим діям (бездіяльності), щодо яких є достатні підстави вважати, що вони вчинені з метою уникнення адміністративної відповідальності. При встановленні факту зловживання правами з боку особи, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, подані ним докази можуть бути визнані такими, що не мають юридичної сили, для ознайомлення з матеріалами справи про адміністративне правопорушення та реалізації інших процесуальних прав може бути встановлений відповідний термін, що не перевищує двох діб, а також може бути винесено попередження про можливість розгляду справи про адміністративне правопорушення в його відсутність»;

е) доповнення статті 35 КУпАП додатковим переліком обставин, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, зокрема: наявність матеріального збитку, заподіяного під час адміністративного правопорушення; демонстративний, цинічний характер вчиненого правопорушення; систематичне (більше трьох разів протягом року) або злісне (понад п'ять разів протягом року) порушення особою правил дорожнього руху; невиконання обов'язків, передбачених у зв'язку із вчиненням дорожньо-транспортної пригоди; створення особою, щодо якої ведеться провадження у справі про адміністративне правопорушення, перешкод для швидкого, повного, об'єктивного і своєчасного розгляду справи про адміністративне правопорушення; ж) створення законодавчо збалансованої системи ефективного покарання за порушення правил дорожнього руху, забезпечення невідворотності адміністративної відповідальності за такі порушення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире время действовать. Всемирная Организация Здравоохранения. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf?ua=1
2. Organisation WHO, Global Status Report on Road Safety, WHO, Geneva, Switzerland, 2018. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
3. Road Traffic Injuries and Related Safety Measures: A Multicentre Analysis at Military Hospitals in Tabuk, Saudi Arabia URL: <https://www.hindawi.com/journals/emi/2021/6617381/>
4. Vranes A. J. «Road traffic safety as a public health problem: evidence from Serbia» Journal of Transport & Health, vol. 8, pp. 55–62, 2018.
5. Jagnoor J. «The impact of road traffic injury in north India: a mixed-methods study protocol» BMJ Open, vol. 5, no. 8, Article ID e008884, 2015.
6. Стратегічні напрямки профілактики дорожньо-транспортного травматизму URL: http://www.emergencymed.org.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=987:2009-10-16-09-04-57&catid=99:6&Itemid=147
7. В 2020 году число ДТП выросло почти на 8 тысяч URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/news/2021/01/13/7279729/>
8. 37,7 млн. грн. надійшло до державного бюджету від початку запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР URL: https://www.mof.gov.ua/uk/news/377 mln grn nadiishlo do derzhavnogo biudzhet u_vid_pochatku_zaprovadzhennia_avtomatichnoi_fiksatsii_porushen_pdr-2231?fbclid=IwAR0CXbf-MnJBL YX80KD1VvQ1YxS1smZZwHoOR8SMJ-I6g22efZth3lKscGc

9. Поліція назвала кількість ДТП у 2020 році URL: <https://auto.ria.com/uk/news/events/252956/policiya-nazvala-kolichestvo-dtp-v-2020-godu.html>

10. Особливості національного дорожнього руху. Чому шалені штрафи не працюють URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/osoblivosti-nacionalnogo-dorozhnogo-ruhu-chomu-shaleni-shtrafi-ne-pracyuyut.html>

11. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» URL: <https://ips.ligazakon.net/document/GH40000A?an=4>

12. Бутков А. В. Причины административных правонарушений и деятельность органов внутренних дел по предупреждению противоправного поведения. *Административное право и процесс*. 2005. № 1. С. 25-27.

13. Россинский Б. В., Стариков Ю. Н. Административное наказание. *Административное право : учебник*. 4-е изд., перераб. и доп. М., 2009. 928 с.

14. Гензюк Э. Е. Административная деликтология. Ростов н/Д, 2000. 380 с.

15. Жижиленко А. А. Преступность и ее факторы / А. А. Жижиленко. Пб. : Мир знаний, 1922. 66, [1] с.

16. Додин Е. В. Методика изучения причин административных правонарушений. *Советское государство и право*. 1983. № 11. С. 26–32.

17. Кузнецова Н. Ф. Проблемы криминологической детерминации / Кузнецова Н.Ф.; Под ред.: Кудрявцев В.Н. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1984. 208 с.

18. Георгиев Ф. И. Категории материалистической диалектики. М., 1960. 104 с.

19. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

20. Головкин В.В. Дорожно-транспортные происшествия: административная ответственность : юридический справочник / В.В.Головкин. М., 2005. 220 с.

21. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2020 році URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2020/npu-zvit-2020.pdf>

22. Лазуткін М.І., Журавель С.М., Журавель М.О. Попередження дорожньо-транспортного травматизму. *Молодий вчений*. 2020 р. № 2 (78). С. 179-183.

23. Турсунов А., Амиров З. Профилактика правонарушений и вопросы её совершенствования на примере республики Узбекистан. *Проблемы современной науки и образования*. 2019. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/profilaktika-pravonarusheniy-i-voprosy-eyo-sovershenstvovaniya-na-primere-respubliki-uzbekistan/viewer>

24. Аналіз причин порушення правил дорожнього руху в Україні URL: <http://www.law.nau.edu.ua/uk/molod-i-zakon/314-frusevych>

25. Коноплянко Владимир Ильич. Основы безопасности дорожного движения URL: <https://litlife.club/books/123551/read?page=1>

26. Симакіна І.А. К вопросу о необходимости разделения понятий «причина административного правонарушения» и «условие, способствующее административному правонарушению» URL: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/41077-voprosu-neobkhodimosti-razdeleniya-ponyatij-prichina-administrativnogo-pravonarusheniya>

27. Таюрская Е.А. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных преступлений. <http://izvtn.tti.sfedu.ru/wp-content/uploads/2007/2/44.pdf>

28. Мидловец М.В. Система мер по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных преступлений. *Ученые записки Крымского*

федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2015. № 1. С. 167-173.

29. Пикина Е.А. Безопасность дорожного движения как объект административно-правового регулирования. *Юрист – Правоведъ.* 2019. № 1. С. 65-72.

30. Про Концепцію (основи державної політики) національної безпеки України: постанова Верховної Ради України від 16 січня 1997 року. *Відомості Верховної Ради України.* 1997. № 10. Ст. 85.

31. Мунтян В. І. Теоретичні засади економічної безпеки // Національна програма забезпечення економічної безпеки в контексті стратегії соціально-економічного розвитку України: Матеріали Круглого столу (Київ, 1 листопада 2000 р.) / Рада національної безпеки і оборони України, Національний ін-т українсько-російських відносин / Сергій Іванович Пирожков (ред.). К., 2001. С. 53-57.

32. Основные подходы к формированию ключевых направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом URL; <http://www.fcr-pbdd.ru/experience/212/23888/>

33. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., Азбуковник, 1999. 944 с. URL: <https://big1.ua/p1148746413-ozhegov-shvedova-tolovuj>

34. Большая Российская Энциклопедия. 1979-2001 / Под редакцией А.М. Прохорова. 2-е изд. М., 2001.

35. Ефремова Т.Ф. Новый словарь русского языка. Толково-образовательный. М.: Рус. яз. 2000. в 2 т. 1209 с.

36. Хужакулов С.Б. Характеристика общей профилактики правонарушений и ее особенности URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/harakteristika-obschey-profilaktiki-pravonarusheniy-i-ee-osobennosti.pdf>

-
37. Гуржій Т.О. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення. *Право і суспільство*. 2012. № 1. С. 159-163.
38. Монахов В. Большая профилактика. *К новой жизни*. 1972. № 2. С. 29-32.
39. Соха С. І. Профілактика адміністративних правопорушень: поняття та зміст. *Митна справа*. 2014. № 2(2.1). С. 206–211. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms_2014_2%282.1%29__38
40. Негодченко О. В. Державно-правове забезпечення профілактики злочинності / О. В. Негодченко. *Наук. вісн. Дніпропетров. юрид. ін.-ту МВС України*. 2001. № 1. С. 213-217.
41. Сафронов С. Профілактична діяльність слідчого органів внутрішніх справ України / С. Сафронов. *Право України*. 2002. № 2. С. 82-85.
42. Мельник М. І. Правоохоронні органи та правоохоронна діяльність: навч. посіб. / М. І. Мельник, М. І. Хавронюк. К. : Атіка, 2002. 576 с.
43. Ключев О. М. Сутність та загальна характеристика профілактичної діяльності на місцевому рівні. *Форум права*. 2006. №2. С. 76–79. URL: <http://www.nbuv.gov.ua/ejournals/FP/2006-2/06komnmr.pdf>
44. Комарницька І. І. Поняття та особливості профілактики адміністративних правопорушень у сфері власності. *Часопис Київського ун-ту права*. 2014. №1. С. 145–147.
45. Дубинин Н.И. Генетика, поведение, ответственность / Н. И. Дубинин, И. И. Карпец, В. Н. Кудрявцев. М.: Политиздат. 1982. 304 с.
46. Игошев К.Е. Социальные аспекты предупреждения правонарушений / К.Е. Игошев, И.В. Шмаров. М.: Юрид. Лит-ра, 1970. 176 с.
47. Саркисов Г.С. Социальная система предупреждения преступности / Г.С. Саркисов. Ереван : Айастан, 1975. 158 с.

48. Бугайчук К.Л. Адміністративні проступки: сутність та організаційно-правові заходи їх профілактики : дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.07 / Костянтин Леонідович Бугайчук. Х., 2002. 243 с.

49. Бабакш В.М. Поняття та система заходів профілактики правопорушень у сфері пасажирських та вантажних перевезень URL: https://revolution.allbest.ru/law/00924102_0.html

50. Ключев О. Розмежування запобіжної і профілактичної діяльності органів внутрішніх справ / О. Ключев. *Право України*. 2005. № 3. С. 98-101.

51. Макаренко О. М. Щодо з'ясування терміну «профілактика правопорушень» та суміжних з ним понять / О. М. Макаренко. *Право і безпека*. 2004. № 3'1. С. 118-120.

52. Толковый словарь русского языка / Под ред. Д.Н. Ушакова. М.: Гос. ин-т «Сов. энцикл.»; ОГИЗ; Гос. изд-во иностр. и нац. слов., 1935-1940. (4 т.)

53. Большой юридический словарь / авт.-сост. А.Б. Борисов. М., 2012. 848 с.

54. Дерюга А. Н. Профилактика и предупреждение административных и иных правонарушений: теоретико-прикладные сходства и отличия. *Административное право и процесс*. 2016. № 10. С. 44-49.

55. Кобец Н.Г. Предупреждение правонарушений в производственном коллективе. *Вопросы теории и практики*. М.: Юрид. лит., 1982. 208 с.

56. Криминология / А.И. Долгова. 2-е изд., изм. и доп. М.: Норма, 2008. 352 с.

57. Ковалів М.В. Інформаційне забезпечення діяльності органів внутрішніх справ / М.В. Ковалів. *Проблеми застосування інформаційних технологій, спеціальних технічних засобів у діяльності ОВС, навчальному процесі, взаємодії з іншими службами*. Матеріали наук.-практ. семін. (Львів, 2 груд. 2005 р.). Львів, 2005. С. 46–50.

58. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Науково-практичний коментар / [Р. А. Калюжний, А. Т. Комзюк, О. О. Погрібний та ін.]. 2-ге вид. К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008. 655 с.
59. Кальченко Т. Л. Запобігання злочинності в Україні спеціальними органами та установами : дис. ... канд. юрид. наук :12.00.08 / Т. Л. Кальченко. К., 2003. 222 с.
60. Жигарев Е.С. Личность. Преступность. Религия [Текст] / Евгений Семенович Жигарев. М. : Щит-М, 2004. 360 с.
61. Остапенко О.І. Профілактика адміністративних правопорушень (адміністративно-правовий аспект) / О.І. Остапенко. Львів, 2001. 155 с.
62. Шевчук В.Б., Киричук А.С. Сутність, причити та профілактика адміністративних правопорушень URL: <http://intkonf.org/shevchuk-vb-kirichuk-as-sutnist-prichiti-ta-profilaktika-administrativnih-pravoporushen/>
63. Словник української мови: у 11-ти т. (1970-1980) / ред. кол. І.К. Білодід та ін. К.: Вид-во «Наукова думка». Том 3. 1972. 743 с.
64. Комарницька І.І. Система правового забезпечення профілактики адміністративних правопорушень у сфері власності. *Митна справа*. 2014. № 1. Ч. 2. Кн. 1. С. 225-229.
65. Будник С.І. Адміністративно-правове забезпечення протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Будник Сергій Іванович. К., 2013. 225 с.
66. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Відомості Верховної Ради УСРС. 1984. Додаток № 51. Ст. 1122.
67. Капустина Е.Г. Административно-правовые методы профилактики правонарушений в области дорожного движения. *Вестник Уральского Финансово-юридического института*. 2017. № 4(10). С. 22-25.
68. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : дис. докт. юрид. наук: 12.00.07 / Сопільник Любомир Іванович. Х., 2012. 427 с.

69. Идобаева О. А. Методологические принципы развития системы профилактики правонарушений несовершеннолетних / О. А. Идобаева. *Образование личности*. 2014. № 4. С. 8-14.
70. Цілі завдання функції і межі профілактики злочинів URL: <https://infopedia.su/15x8383.html>
71. Гербеков И.И. Понятие и виды профилактики правонарушений. *Юридическая наука и правоохранительная практика*. 2017. № 4. С. 99-105.
72. Фазилов И.Ю. Одам савдосига қарши курашнинг жиноят-ҳуқуқий ва криминалогик жиҳатлари: юрид. фан. док. ... дис. Т., 2016. 220 с.
73. Коваль Л.В. Адміністративне право: Курс лекцій для студентів юрид. вузів та факультетів. К.: Вентурі, 1996. 208 с.
74. Тютюник А.С. Правовая охрана земель: понятие и содержание / *Юридическая наука*. 2016. № 5. С. 105-111.
75. Философский словарь / под ред. И.Т. Фролова. 7-е изд., перераб. и доп. М. : Республика, 2001. 719 с.
76. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [Уклад. і голова ред. В.Т.Бусел]. К.: Ірпінь: ВТФ «Перун», 2001. 1440 с.
77. Лазарев Б. М. Государственное управление на этапе перестройки / Лазарев Б. М. М. : Юрид. лит., 1988. 320 с.
78. Свердлык Г.А. Принципы советского гражданского права. Красноярск: Изд-во Красноярс. гос. ун-та, 1985. 199 с.
79. Смирнов О.В. О соотношении норм и принципов в советском праве. *Советское государство и право*. 1977. № 2. С. 11-15.
80. Криминология: учебник (для учебных заведений МВД Украины) / В.Г. Лихолоб, В.П. Филонов, О.И. Коваленко, А.Е. Михайлов; под ред. В.Г. Лихолоба и В.П. Филонова. Киев-Донецк, 1997. 398 с.
81. Курс кримінології: загальна частина: підручник: у 2 кн. / О.М. Джужа, П.П. Михайленко, О.Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О.М. Джужи. К.: Юрінком Інтер, 2001. 352 с.

82. Охріменко Н.М. Питання правового регулювання юридичної відповідальності посадових осіб міністерства України за здійснення нормотворчості URL: <http://academy.gov.ua/ej/ej16/txts/12ONMUZN.pdf>

83. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник для студ. вищ. навч. закладів / О. Ф. Скакун ; Національний ун-т внутрішніх справ. 2-ге вид. Х. : Консум, 2005. 656 с.

84. Комаров С.А., Малько А.В. Теория государства и права: Учебно-методическое пособие. Краткий учебник для вузов. М.: НОРМА, 2003. 448 с.

85. Теория государства и права / Алексеев С.С., Архипов С.И. и др. М.: Норма, 2005. 496 с.

86. Алексеев С. С. Общая теория права : акад. курс в 2 т. / С. С. Алексеев. Т. 1. М. : Юрид. лит., 1981. 360 с.

87. Предупреждение преступлений : [учеб. пособие для вузов по специальности «Юриспруденция»] / О. В. Старков. Москва : Юристъ, 2005. 283, [1] с.

88. Шергин А.П. О концепции механизма административно-правового регулирования: В сборнике «Административное и административно-процессуальное право. Актуальные проблемы». М., 2004. С. 20-25.

89 Административное право и административная деятельность органов внутренних дел. Учебник / Под ред.: Попов Л.Л. М.: Изд-во Акад. МВД СССР, 1990. 223 с.

90. Алехин А.П., Козлов Ю.М. Административное право Российской Федерации. Часть 1. Сущность и основные институты административного права. Учебник. М., 1995. 467 с.

91 Войціховський А. В. Міжнародне право : підручник / А. В. Войціховський ; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2020. 544 с.

92. Европейская хартия по безопасности дорожного движения URL: <https://www.aecarretera.com/ru/actividad-institucional/actividades/carta-europea-de-la-seguridad-vial>

93. Про затвердження Правил ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів : наказ Державного комітету ядерного регулювання України від 30 серпня 2006 р. № 132 URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0591-01>.

94. Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) : Закон України від 2 березня 2000 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 13. Ст. 116.

95. Обзор существующего национального и международного законодательства в области контроля трансграничных перемещений опасных отходов и экологически безопасного управления ими. Москва : Центр международных проектов, 2005. 245 с.

96. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р., № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.

97. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р., № 2341-III. *Офіційний вісник України*. 2001. № 21. Ст. 920.

98. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

99. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квітня 2000 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.

100. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

101. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 р. // *Офіційний вісник України*. 2001. № 17. Ст. 719.

102. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 липня 2004 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 1. Ст. 1.

103. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24 вересня 2008 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 10-11. Ст. 137.

104. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16 лютого 2021 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 21. Ст. 188.

105. Про Національну поліцію: Закон України від 2 липня 2015 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>

106. Про затвердження Порядку організації проведення профілактичних заходів: наказ Національної поліції України від 27 грудня 2016 року № 1377 URL: <http://tranzit.ltd.ua/nakaz/>

107. Веремеенко И. И., Попов Л. Л., Шергин А. П. Понятие и условия эффективности административных санкций. *Правоведение*. 1972. № 5. С. 32.

108. Пелевин С. Эффективность права и законодательства о разводах. *Правоведение*. 1971. № 3. С. 98-100.

109. Никитинский В.И. Эффективность норм трудового права. М.: Юрид. лит., 1971. 247 с.

110. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореф. дис. ... к.ю.н. / спец. 12.00.14 Москва, 2015. 30 с.

111. Фаткулин Ф. Н. Проблемы эффективности советского права . Проблемы повышения эффективности советского права. Казань, 1973. С. 3-17.

112. Про заходи щодо зміцнення правопорядку і посилення взаємодії місцевих органів виконавчої влади та правоохоронних органів: Указ

Президента України від 15 грудня 2006 року № 1087/2006 URL: <http://uazakon.com/document/fpart05/idx05467.htm>.

113. Про схвалення Концепції Комплексної програми профілактики правопорушень на 2006–2008 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.03.06 р. Офіційний вісник України. 2006. № 29.

114. Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 року № 1767 URL: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1767-2006-%EF>.

115. Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004–2006 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 26 грудня 2003 року № 2029. URL: <http://www.uapravo.net/data/base33/ukr33953.htm>.

116. Про затвердження Комплексної програми запобігання дорожньо-транспортному, побутовому і дитячому травматизму, іншим нещасним випадкам невиробничого характеру на 1996 - 2000 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 3 січня 1996 р. № 5 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5-96-%D0%BF#Text>

117. Лекарь А.Г. Профилактика преступлений. М.: Юрид. лит., 1972. 104 с.

118. Кутафин О.Е., Лебедев В.М., Семигин Г.Ю. Судебная власть России. История. В 6 т. М., 2003. 623 с.

119. Максимов С.В. О проекте Основ федерального законодательства о профилактике преступлений. *Современные проблемы борьбы с преступностью*. М., 1993. С. 13-15.

120. Коталайчук С. П. Вдосконалення діяльності правоохоронних та інших органів щодо забезпечення реалізації правового статусу неповнолітніх : порівняльний аналіз / С. П. Коталайчук. *Право України*. 2006. №4. С 97-98.

121. Закон України «Про профілактику правопорушень»: проект URL: <https://cv.court.gov.ua/tu26/6/2358/>

122. Михайлов Р.І. Кодифікація законодавчих актів у сфері дорожньої безпеки в контексті систематизації адміністративного законодавства // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (Київ, 13 листопада 2015 року). К., 2015. С. 63-68.

123. Пефтієв О. В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Олег Володимирович Пефтієв. Запоріжжя, 2011. 20 с.

124. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : монографія / В. Й. Развадовський. Х. : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. 284 с.

125. Про проекти Кодексу автомобільного транспорту України та Закону України «Про введення в дію Кодексу автомобільного транспорту України»: постанова Верховної Ради України від 16.03.2000 № 1557-111

126. Общая теория права. Учебник / Дмитриев Ю.А., Казьмин И.Ф., Лазарев В.В., Лейст О.Э., и др.; Под общ. ред.: Пиголкин А.С. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во МГТУ им. Баумана, 1996. 384 с.

127. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні: дис. ... докт. юрид. наук. / спец 12.00.07. Дніпро, 2021. 481 с.

128. Апг Л.Ф. Правовые дефиниции законодательства // Законодательная техника. под. ред. Ю.А Тихомирова. М., 2000.

129. Казмин И.Ф., Мицкевич А.В., Рахманина Т.Н. Кодификация и систематизация законодательства на современном этапе / Советское законодательство: пути перестройки. М., 1989. С. 120.

130. Літошенко О.С. Шляхи вдосконалення правового регулювання інституту адміністративної відповідальності в Україні / О.С. Літошенко. *Часопис Київського університету права*. 2005. № 2. С. 93–94.

131. Закалюк А.П. Соціальні передумови, причини та умови корупції в Україні / А.П. Закалюк. Проблеми боротьби зі злочинністю у сфері економічної діяльності: матеріали міжнар. науково-практич. конф. (Харків, 15–16 грудня 1998 р.). 1999. С. 64.

132. Олефіренко Е. Правові основи діяльності органів управління щодо здійснення прав громадян / Е.О. Олефіренко. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 5. С. 104-108.

133. Куньч З. Й. Універсальний словник української мови. Тернопіль: Навчальна книга – Богдан, 2007. 848 с.

134. Профілактика злочинів: підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. докт. юрид. наук, поф. О. М. Джужи. Київ: Атіка, 2011. 720 с. URL: <https://westudents.com.ua/glavy/68739-13-rvn-vidi-metodi-ta-formi-proflaktichno-dyalnost.html>

135. Остапенко О. І. Профілактика адміністративних правопорушень (адміністративно-правовий аспект). Львів: Львів. ін-т внутр. справ при Укр. акад. внутр. справ, 2001. 103 с.

136. Додин Е. В. Сборник научных трудов. Одесса: Полиграф, 2007. Т. 2. 408 с.

137. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху : теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.

138. Безпека на дорогах: європейський досвід URL: https://a7d.com.ua/agropoltika/aktualna_tema/738-bezpeka_na_dorogakh_vropejskijj_dosvd.html

139. XXVII World Road Congress 2023 – 27-й всемирный дорожный конгресс и выставка URL: <https://expoclub.ru/db/exhibition/view/7207/>

140 Світова асоціація автомобільних магістралей URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%>

141. Международный союз автомобильного транспорта URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%>

142. Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом : Указ Президента України від 20 травня 2004 р., № 570/2004. *Президентський вісник*. 2004. № 10. С. 7.

143. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20 листопада 2007 р., № 1121/2007. *Офіційний вісник Президента України*. 2007. № 37. Ст. 929.

144. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : Розпорядження Президента України від 19 грудня 2005 р., № 1289/2005-рп URL : http://www.uazakon.com/documents/date_bi/pg_gwnhwr.htm

145. Конституція України. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.

146. Про затвердження Положення про Міністерство охорони здоров'я України: постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 267 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/267-2015-%D0%BF#Text>

147. Про затвердження Положення про Міністерство освіти і науки України: постанова Кабінету Міністрів України від 16 жовтня 2014 р. № 630 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/630-2014-%D0%BF#Text>

148. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text>

149. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України: постанова Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 р. № 197 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/197-2014-%D0%BF#Text>

150. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 24. Ст. 170.

151. Про місцеві державні адміністрації : Закон України від 9 квітня 1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 20-21. Ст. 190.

152. Про затвердження Положення про Державне агентство автомобільних доріг України: постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>

153. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

154. Фелик В.І. Адміністративно-правове забезпечення профілактичної діяльності Національної поліції України: автореф. дис. ... докт. юрид. наук / спец. 12.00.07. Х., 2017. 42 с.

155. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції України від 06.11.2015 № 73. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/faq/normatyvno-pravova-baza-diyalnosti-patrujnoyi-politsiyi>

156. Про затвердження Положення про Департамент превентивної діяльності: наказ Національної поліції України від 27.11.2015 № 123. URL: <http://www.sai.gov.ua/.../informaciina%20kartka>

157. Новий тлумачний словник української мови [Текст] : в 3 т. ... В. В. Яременко, О. М. Сліпушко. Київ : Аконіт, 2001. ... Т. 1 : А - К. 2001. 926, [2] с.

158. Державне управління: теорія і практика: Монографія / За заг. ред. В.Б.Авер'янова; Кол. авт.: В.Б.Авер'янов, В.М.Шаповал, Н.Р.Нижник, С.Д. Дубенко та ін. К.: Юрінком - Інтер, 1998. 431 с.

159. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия / Р.С. Белкин. М.: М.: Мегатрон XXI, 2000. 2-е изд. доп. 334 с.

160. Авер'янов В.Б. Державне управління у змісті предмета адміністративного права / В.Б. Авер'янов. *Вісник академії правових наук України*. 2005. № 2/37. С. 87.

161. Загорный А.В. Координация деятельности органов внутренних дел с другими государственными органами общественными организациями в предупреждении правонарушений и укреплении общественного порядка. Учебное пособие. М., 1981. 67с.

162 Бандурка О.М. Теорія і практика управління органами внутрішніх справ України / О.М. Бандурка. Харків, 2004. 780 с.

163. Козлов Ю.М., Фролов Е.С. Научная организация управления и право / Ю. М. Козлов, Е. С. Фролов. М. : МГУ, 1986. 248 с.

164. Про утворення координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 23 березня 2006 року № 388. Офіційний вісник України. 2006. № 13. Ст. 893.

165. Про утворення Координаційної ради з безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2018 р. № 153 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2018-%D0%BF#Text>

166. Розпорядження голови Волинської обласної державної адміністрації від 4 вересня 2006 року № 306 «Про обласну Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху» URL : <http://www.voladm.gov.ua/npa/2006/305.zip>

167. Рішення Київської міської ради від 15 липня 2004 року № 458/1868 «Про створення Центру організації дорожнього руху при виконавчому органі Київради (Київська міська державна адміністрація) // Офіційний портал київської міської влади URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/0B0FA47634AC5EDEC22573C00052A933?OpenDocument

168. Словник іншомовних слів / за ред. О.С. Мельничука. К.: Головна редакція УРЕ, 1985. 966 с.

169. Журавський В.С. Державне будівництво та місцеве самоврядування в Україні: навч. видання / В.С. Журавський, В.О. Серьогін, О.Н. Ярмиш. К.: Видавничий дім «Ін Юре», 2003. 672 с.

170. Муніципальне право України: Підручник/ Кол. авт.; За ред. В. Ф. Погорілка, О. Ф. Фрицького. К.: Юрінком Інтер, 2006. 592 с.

171. Гладун З.С. Адміністративне право України: Навч. посібник. Тернопіль: Карт-бланш, 2004. 579 с.

172. Адміністративне право України: [підручник для юрид. вузів і фак.] / [Битяк Ю.П., Богуцький В.В., Гаращук В.М. та ін.]; за ред. Ю. П. Битяка. Харків: Право, 2001. 528 с.

173. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник: у 2 т.: т. 1: Загальна частина / ред. колегія: В.Б. Авер'янов (голова) та ін. К.: Юридична думка, 2007. 592 с.

174. Адмиралова И. А., Кареева-Попелковская К. А. Меры административного пресечения и механизм их реализации полицией в целях обеспечения прав и свобод граждан. Административное и муниципальное право. 2014. № 4. С. 351-359.

175. Адмиралова И. А. Правовое регулирование методов убеждения и принуждения в деятельности полиции как средств обеспечения прав и свобод граждан. *Административное и муниципальное право*. 2015. № 1. С. 18-30.

176. Лебедев А. Ускорить профилактику правонарушений. *ЭЖ-Юрист*. 2016. № 12. С. 2-15.

177. Цели, задачи, виды и субъекты профилактики преступлений и правонарушений. URL: <http://urpom.ptproc.ru/ru/164/250/216/>

178. Кримінальне право. Загальна частина: мультимедійний навчальний посібник: URL: [/www.naiiu.kiev.ua/books/mnp_krum_pravo_zag/Files/Lekc/T1/T1_P2](http://www.naiiu.kiev.ua/books/mnp_krum_pravo_zag/Files/Lekc/T1/T1_P2).

179. Зелинский А.Ф. Криминология: учебник. Издательство: Харьков: Рубикон. 2000. 240 с.

180. Криминологія: Загальна та Особлива частини: підручник / І.М. Даньшин, В. В. Голіна, М. Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В. Голіни. 2 ге вид. перероб. і доп. Х.: Право, 2009. 288 с.

-
181. Криминология: Учебник для вузов/Под общ. ред. А.И. Долговой. 3 е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2005. 912 с.
182. Крысько В.Г. Социальная психология: Схемы и комментарии. М.: Издательство ВЛАДОС ПРЕСС, 2001. 208 с.
183. Кримінологія: Загальна частина. Курс лекцій. Навчальний посібник. Курило В.І., Михайлов О.Є., Яра О.С. К.: Кондор, 2006. 192 с
184. Земскова Ю.А. Опыт работы по обучению дошкольников правилам дорожного движения [Текст] / Ю.А. Земскова. *Молодой ученый*. 2014. № 2. С. 760-762.
185. Махиянова А.В. Интернационационный кризис в процессе социализации: понятие и эмпирическое обоснование / А.В. Махиянова. *Вестник Бурятского государственного университета. Философия, социология, политология, культурология*. 2012. Вып. 14. С. 88-93.
186. Гуріна Д. П. Окремі аспекти підвищення рівня безпеки дорожнього руху. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2015. № 1. С. 34-40. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pppd_2015_1_8.
187. Бабков, В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения : учебник для вузов / В. Ф. Бабков. М. : Транспорт, 1993. 271 с.
188. Шешера Н. Г. Чувствительность методики коэффициентов травматизма / Н.Г. Шешера. *Вестник Уральского государственного университета путей сообщения*. № 1 (29). 2016. С. 116-121.
189. Сравнительный анализ методик коэффициентов аварийности и травматизма, совершенствование мероприятий в безопасности дорожного движения / И. Н. Пугачёв, А. И. Ярмолинский, Н. Г. Шешера, С. С. Иванов // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплекса: материалы международной научно-практической конференции. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2016. Вып. 16. (Научные чтения памяти профессора М. П. Даниловского). С. 116-121.

-
190. Mwatelah J.K.Z. Application of Geographical Information Systems (GIS) to Analyze Causes of Road Traffic Accidents (RTAs) – Case Study of Kenya // International Conference on Spatial Information for Sustainable Development, Nairobi, Kenya. С. 1–7.
191. Мысаев А.О., Сеилханов К.Е., Дюсенбаев Д.М., Амренов Т.Ж., Мусатаев С.С. Дорожно-транспортный травматизм. Часть 2: факторы риска и меры профилактики. (литературный обзор). *Наука и здравоохранение*. 2014. № 1. С. 15–20.
192. Erdogan S. и др. Geographical information systems aided traffic accident analysis system case study: city of Afyonkarahisar. /*Accid. Anal. Prev.* 2008. Т. 40. № 1. С. 174–81.
193. Loo, Becky P.Y. Validating crash locations for quantitative spatial analysis: a GIS-based approach. *Accid. Anal. Prev.* 2006. Т. 38. № 5. С. 879–86.
194. Thomas I. Spatial data aggregation: exploratory analysis of road accidents. *Accid. Anal. Prev.* 1996. Т. 28. № 2. С. 251–64.
- 195 Steenberghen T. и др. Intra-urban location and clustering of road accidents using GIS: a Belgian example. *Int. J. Geogr. Inf. Sci.* 2004. Т. 18. № 2. С. 169–181.
- 196 Nitz L.H., Levine N.E.D., Kim, Karl E. Spatial analysis vehicle crashes: of honolulu motor i . Spatial patterns’. 1995. Т. 27. № 5. С. 663–674.
197. Shankar V., Mannering F., Barfield W. Effect of roadway geometrics and environmental factors on rural freeway accident frequencies. *Accid. Anal. Prev.* 1995. Т. 27. № 3. С. 371–89.
198. Prasannakumar V. Spatio-Temporal Clustering of Road Accidents: GIS Based Analysis and Assessment. *Procedia - Soc. Behav. Sci.* 2011. Т. 21. С. 317–325.
199. Truong, L.T., Somenahalli S.V.C. Using GIS to identify pedestrian-vehicle crash hot spots and unsafe bus stops. *J. public Transp.* 2011. Т. 14. № 1. С. 99–114.
200. P. Iamtrakul, K. Hokao, Tanaboriboon Y. Analysis of motorcycle accidents in developing countries: a case study of khon kaen, thailand. *J. East. Asia Soc. Transp. Stud.* 2003. Т. 5. С. 147–162.

201. Мысаев А.О., Сеилханов К.Е., Дюсенбаев Д.М., Амренов Т.Ж., Мусатаев С.С. Дорожно-транспортный травматизм. Часть 2: факторы риска и меры профилактики. (литературный обзор). *Наука и здравоохранение*. 2014. № 1. С. 15-20.
202. Колосов А.В. Комплексный мониторинг и анализ региональной системы управления безопасностью дорожного движения. *Научные ведомости. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика*. 2013. № 15 (158). С. 38-45.
203. Бірюков Г.М. Фінансовий моніторинг у протидії легалізації (відмиванню) коштів в Україні URL: http://www.economy-confer.com.ua/full_article/580
204. Коротков Э.М. Концепция менеджмента [Текст] / Э.М. Коротков. М.: Дека, 1997. 304 с.
205. Литвак Б.Г. Разработка управленческого решения [Текст] / Б.Г. Литвак. М.: Дело, 2000. 392 с.
206. Подмазін С.І. Особистісно орієнтований моніторинг діяльності закладів освіти. *Директор школи*. 2002. № 33 (225). С. 137-139.
207. Когут А.Е. Информационные основы социально-экономического регионального мониторинга [Текст] : монограф. / А. Е. Когут, В. Е. Рохчин. СПб. : ИСЭП РАН, 1995. 141 с.
208. Лучшие европейские практики в области профилактики безопасности дорожного движения URL: http://dstu.ru/index.php?id=104&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=12299
209. Павлов Д.В. Профилактика правонарушений. Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet». 2020. №10. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/profilaktika-pravonarusheniy/viewer>
210. Martinez FJ, Chai-Keong Toh, Cano JC, Calafate CT, Manzoni P. Emergency services in future intelligent transportation systems based on vehicular communication networks. *IEEE Intelligent Transportation Systems Magazine*. 2010;2(2):6–20.

211. Tang TQ, Li JG, Zhang D, Wang YP. Vehicle's exhaust emissions under car-following model. *Int J Mod Phys C* 25, 2014:25(6). 16 p.

212. Global status report on road safety (2013)- supporting a decade of action. World Health Organization. Available: URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/. Accessed 08 March 2015.

213. Accidental Deaths and Suicides in India 2013, National Crime Records Bureau, India Available: ncrb.gov.in/adsi2013/ADSI-2013.pdf. Accessed 08 March 2015.

214. John Voelcker, 1.2 Billion Vehicles On World's Roads Now, 2 Billion By 2035: Report. Available: URL: http://www.greencarreports.com/news/1093560_1-2-billion-vehicles-on-orlids-roads-now-2-billion-by-2035-report. Accessed 06 March 2015.

215. John Sousanis, World Vehicle Population Tops 1 Billion Units, Wards Auto. 15 August 2011 Available: URL: http://wardsauto.com/ar/world_vehicle_population_110815. Accessed 02 March 2015.

216. The World Bank Report. Available: URL: <http://www.worldbank.org/transport/roads/safety.htm>. Accessed 02 March 2015.

217. How Can We Prevent Road Accidents with Car Data URL: <https://otonomo.io/blog/prevent-road-accidents-with-car-data/>

218. Road Safety Action Plan: An Overview URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/29696/road-safety-brochure.pdf>

219. Молчанов П. В. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-gosudarstvennogo-regulirovaniya-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-za-rubezhom-klyuchevye-napravleniya/viewer>

220. Лазуткін М.І., Журавель С.М., Журавель М.О. Попередження дорожньо-транспортного травматизму. *Молодий вчений*. 2020 р. № 2 (78). С. 179-183.

221. Vision Zero – шведская программа безопасности дорожного движения URL: https://dnevniky.ykt.ru/urbanist_severa/1144650

-
222. Two innovative Brazilian programs relating to road safety prevention. A case study URL: <https://www.scielo.br/j/spmj/a/SHXZ8ZZG3CW6PJfwPc9mnLC/?lang=en>
223. Road traffic injuries URL: <https://www.who.int/en/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
224. Безопасность дорожного движения в сообществе URL: <https://www.shell.com/sustainability/safety/transport-safety/community-road-safety.html>
225. Руководство по вождению 2021 года в Португалии URL: <https://internationaldriversassociation.com/ru/portugal-driving-guide/>
226. IRU – это всемирная организация автомобильного транспорта URL: <https://www.iru.org/ru>
227. Liiklusalased riskivältimise koolitused ja nõustamised üle Eesti. Koostööpartnerid enam kui 10 riigis URL: <https://jkoolitus.eu/site/index>
228. Queensland Traffic Offenders Program (QTOP) is the only Online Traffic Offenders Program with facial recognition for evidence in Court URL: <https://qtop.com.au/>
229. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013: поддержать десятилетие действий [Текст] / Пер. с англ. М.: Изд-во «Весь мир», 2013. 282 с.
230. Акулов В.И., Мелехин А.С. Административные формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. *Административное и муниципальное право*. 2010. № 12. С. 45-49.
231. Шапошников В.Л. О некоторых вопросах профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. *Вестник Белгородского юридического института МВД России*. 2018. № 1. С. 59-63.
232. Методика проведення позакласних заходів щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму URL: <http://detkam.in.ua/metodika-provedennya-pozaklasnih-zahodiv-shodo-profilaktiki-di.html>
233. Методические рекомендации по организации работы по обучению ПДД URL:

http://nnschool125.ucoz.ru/pdd/metodicheskie_rekomendacii_po_organizacii_raboty_p.d
осх

234. Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Роль пропаганды в обеспечении безопасности дорожного движения. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). Орел. 2017. С. 198–201.

235. Полякова С.В. Профилактика дорожно-транспортного травматизма детей в России и зарубежных странах. *Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского*. 2018. № 6. С. 131-135.

236. Корсун Г.А., Полякова С.В. Психологические условия предупреждения дорожно-транспортного травматизма детей младшего школьного возраста. *Вестник ЧГУ. Серия: Право*. 2016. Т. 1. Вып. 4. С. 33–36.

237. Афонина Е.Г. Зарубежный и российский опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма сотрудниками полиции. *Юрист-правовед*. 2014. № 5. С. 92-95.

238. Полякова С.В. Профилактика дорожно-транспортного травматизма детей в России и зарубежных странах. *Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского*. 2018. № 6. С. 131-135.

239. Григоренко А.А., Турченкова Д.В. О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий. *Современная зарубежная психология*. 2017. № 6(1). С. 15-22.

240. Занина Т.М., Четверикова А.И. Административно-правовые основы регулирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. *Административное право и процесс*. 2014. № 4. С. 50-52.

241. Головки В.В., Бекетов О.И., Майоров В.И. Лишение права управления транспортным средством в системе административных наказаний: современные тенденции и перспективы. *Административное право и процесс*. 2017. № 7. С. 25–29.

242. Штрафні бали для водіїв скасували URL: https://zib.com.ua/ua/142632-_shtrafni_bali_dlya_vodiiv_skasovali.html

243. Чи штрафуватимуть водіїв з 1 травня за новим законом URL: https://24tv.ua/shtrafi_pdr_1_travnua_2020_yak_shtrafuvatimut_za_novim_zakonom_n1333655

244. В Україні скасували штрафні бали. Як водії відповідатимуть за порушення на дорозі URL: <https://hromadske.cj.ua/yak-vodiyi-vidpovidatymut-za-porushennya-na-dorozi/>

245. Штрафные баллы за нарушения ПДД : сколько и за что URL: <http://www.avtovikup.com.ua/avtovikup/main/Actual/avtonovosti/bally.htm>

246. Собакаръ А.О., Белих Д.В. Адміністративна діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України : монографія / Белих Д.В., Собакаръ А.О. К. : «МП Леся», 2015. 196 с.

247. Конституція України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>

248. Колпаков В.К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : [навч. посіб.] / В.К.Колпаков. К. : Юрінком Інтер, 2008.

249. Адміністративне право : [навчальний посібник] / [О. І. Остапенко, З. Р. Кісіль, М. В. Ковалів, Р. В. Кісіль.]. К. : Всеукраїнська асоціація видавців «Правова єдність», 2008.

250. Майоров В.И., Горовенко С.В. Административная ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения: зарубежный опыт URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativnaya-otvetstvennost-za-sistematicheskoe-narushenie-pravil-dorozhnogo-dvizheniya-zarubezhnyy-opyt/viewer>

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ ТА ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Дженчако Т.М. Координація суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму: сутність та напрями удосконалення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Випуск 2. Том 2. С. 307-312.

2. Дженчако Т.М. Використання зарубіжного досвіду як умова удосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2019. №11. С. 231-236.

3. Дженчако Т.М. Дорожньо-транспортний травматизм як об'єкт адміністративно-правової профілактики. *Юридична наука*. 2019. №12. С. 187-193.

4. Дженчако Т.М. Поняття та принципи адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Юридична наука*. 2020. № 4. С. 187-193.

5. Дженчако Т.М. Сучасний стан нормативно-правового забезпечення профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні та шляхи його удосконалення. *KELM*. 2020. № 3-2. С. 102-106 (Республіка Польща).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Дженчако Т.М. Систематизація дорожнього законодавства як передумова вдосконалення адміністративно-правової профілактики дорожньо-

транспортного травматизму. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конференції (Дніпро, 30 травня 2017 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. С. 138-140 (очна участь).

7. Дженчако Т.М. Місце та роль моніторингу серед спеціальних заходів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму. *Правові та організаційні засади забезпечення державою правоохоронної функції*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 30 жовт. 2018 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2018. С. 296-298 (очна участь).

Додаток Б

Акти про впровадження результатів дисертаційного дослідження

ЗАТВЕРДЖУЮ

Ректор

Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
полковник поліції
Андрій ФОМЕНКО

« ___ » 2021

АКТ

«10» лютого 2021 року

м. Дніпро

№ ___

про впровадження у навчальний процес Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ основних результатів дисертації Дженчако Тетяни Миколаївни на тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право

Комісія у складі: Юнін О.С. (голова) – доктор юридичних наук, професор, директор Навчально-наукового інституту післядипломної освіти та заочного навчання; Миронюк Р.В. – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності; Логвиненко Б.О. – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності,

уклала цей акт про те, що основні результати наукового дослідження Дженчако Тетяни Миколаївни на тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні» використовуються у навчальному процесі Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, зокрема, при підготовці навчально-методичних комплексів та викладанні навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Публічне адміністрування», «Адміністративна відповідальність», «Безпека дорожнього руху».

Голова комісії:



Олександр ЮНІН

Члени комісії:




Роман МИРОНЮК

Борис ЛОГВИНЕНКО

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Президента Науково-дослідного
інституту публічного права,
доктор юридичних наук, професор

Сергій КОРОЄД

**АКТ**

впровадження результатів дисертації здобувача Науково-дослідного інституту публічного права Дженчако Тетяни Миколаївни на тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні» у науково-дослідну роботу Науково-дослідного інституту публічного права

Комісія в складі: в.о. президента Науково-дослідного інституту публічного права, доктора юридичних наук, професора Короеда Сергія Олексійовича (голова комісії), завідувача аспірантури, доктора юридичних наук, доцента Сороки Лариси Володимирівни, завідувача відділу науково-правових експертиз та законопроектних робіт, кандидата юридичних наук, старшого дослідника Куркової Ксенії Миколаївни, складала цей акт про те, що матеріали дисертації здобувача Науково-дослідного інституту публічного права Дженчако Тетяни Миколаївни на тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні» (на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право) мають необхідний теоретичний, методологічний рівень і практичну значимість та використовуються у науково-дослідній роботі наукових відділів Науково-дослідного інституту публічного права під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень, спрямованих на вирішення теоретико-методологічних проблем науки адміністративного права, та використовуються Інститутом в межах реалізації тем наукових досліджень «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації №0115U005495).

Використання результатів дисертації сприятиме активізації та підвищенню ефективності наукової роботи працівників відділів та аспірантів Науково-дослідного інституту публічного права.

ВИСНОВОК

Результати дисертації здобувача Науково-дослідного інституту публічного права Дженчако Тетяни Миколаївни на тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні» на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук вважати впровадженими в

науково-дослідну роботу Науково-дослідного інституту публічного права під час проведення загальнотеоретичних і галузевих досліджень, спрямованих на вирішення теоретико-методологічних проблем науки та адміністративного права.

Голова комісії:



Сергій КОРОЄД

Члени комісії:



Лариса СОРОКА



Ксенія КУРКОВА

**НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ
ІНСТИТУТ
ПУБЛІЧНОГО ПРАВА**

вул. Г.Кірпи, 2 А, м.Київ, 03035
Тел. 044 228-1031
E-mail: sipl@email.ua
sipl@i.ua
www.sipl.com.ua



**SCIENTIFIC INSTITUTE
OF PUBLIC LAW**

2 a, Kirpy str., Kyiv, 03035
Tel. +38 044 228-1031
E-mail: sipl@email.ua
sipl@i.ua
www.sipl.com.ua

25.02.2021 № *1/5/6-322* На № _____ від _____

ДОВІДКА

**про використання результатів дисертації Дженчако Тетяни Миколаївни на
тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного
травматизму в Україні»**

Повідомляємо спеціалізованій вченій раді, що результати дисертації Дженчако Тетяни Миколаївни на тему «Адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму в Україні» стосуються проблем застосування публічно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортного травматизму. Результати дисертації використовуються Інститутом під час досліджень в межах НДР «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації №0115U005495).

В.о. президента

**Науково-дослідного інституту публічного права,
доктор юридичних наук, професор**



Сергій КОРОЄД