

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Давидова Наталія Валентинівна



УДК 342.95:656.1

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ 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



_____ Н. В. Давидова

Науковий керівник –
Легка Оксана Володимирівна,
доктор юридичних наук,
доцент

Дніпро – 2019

АНОТАЦІЯ

Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху 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). – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2019.

Дисертацію присвячено комплексному дослідженню теоретичних та практичних проблем адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні, узагальненню тенденцій міжнародного досвіду та визначенню можливості його імплементації у законодавство України.

У роботі визначено основні етапи становлення і розвитку законодавства щодо пропаганди безпеки дорожнього руху; з'ясовано види пропаганди, її основні елементи, функції, принципи, особливості застосування; розмежовано поняття «агітація» та «пропаганда».

Сформульовано поняття пропаганди безпеки дорожнього руху як комплексу скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної влади і місцевого самоврядування, а також громадськості, спрямованих на підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху, формування у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, дбайливого ставлення до власної безпеки та безпеки оточуючих, виховання свідомого ставлення до неухильного виконання правил дорожнього руху на підставі єдиних нормативно закріплених задач, принципів, функцій та методів пропаганди дорожньої безпеки.

З'ясовано особливості організації пропаганди безпеки дорожнього руху, що передбачає: обов'язкову наявність координуючого органу, розмежування повноважень поліції та інших державних установ, розроблення та затвердження відповідного плану заходів щодо пропаганди безпеки дорожнього руху на

регіональному та місцевому рівнях, контроль, оцінку і методичне забезпечення пропагандистських заходів; залучення громадськості; підвищення правової свідомості учасників дорожнього руху.

Охарактеризовано суб'єктів забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, до яких віднесено Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, інші органи виконавчої влади, діяльність яких регламентована Законом України «Про дорожній рух».

Окрему увагу приділено громадським організаціям, які проводять відповідну роботу з пропаганди дорожньої безпеки практично з усіма учасниками дорожнього руху, однак порядок та форми такої діяльності на сьогодні на законодавчому рівні не регламентовані.

Встановлено, що в Україні дотепер не має координуючого органу у сфері забезпечення пропаганди дорожньої безпеки, основними завданнями якого має бути інформаційно-аналітична діяльність (пошук, збір, обробка та аналіз даних щодо проведеної роботи органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, правоохоронних органів та засобів масової інформації, громадськості та інших суб'єктів забезпечення дорожньої безпеки); планування спільних заходів, що передбачають як розробку державних та місцевих програм, так і планів окремих заходів. Така ситуація унеможливорює ефективну взаємодію між органами виконавчої влади, місцевого самоврядування, засобами масової інформації, громадськими організаціями тощо. Крім цього, законодавчо не передбачено відповідальності уповноважених суб'єктів за невиконання або неналежне виконання заходів із пропаганди безпеки дорожнього руху.

Розглянуто механізм адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, з'ясовано його елементи та визначено оптимальні шляхи удосконалення в частині: розроблення та затвердження спеціальних програм пропаганди безпеки дорожнього руху під час проведення занять з майбутніми батьками, у яких основний акцент зробити на психофізіологічний вплив на їх свідомість; запровадження щомісячного проведення дорожніми

інспекторами практичних занять з вихованцями дитячих садочків щодо правил переходу доріг (безпосередньо на спеціально облаштованих пішохідних переходах); визначення на законодавчому рівні у місцях, де проходять основні маршрути неповнолітніх до дитячих дошкільних і загальноосвітніх установ («шкільні пішохідні переходи»), достатню оглядовість як для водіїв, так і для пішоходів. Це може бути забезпечено за рахунок підняття зони пішохідного переходу, облаштованості зазначених місць опуклими оглядовими дзеркалами, заборони паркування в місцях примикання шкіл до проїзної частини і т.п.; створення Дитячої дорожньої інфраструктури (спеціалізовані ігрові майданчики на базі міських палаців дітей та юнацтва, у парках, ігролендах), у якій передбачити спеціальні моделі вулиць і перехресть, світлофори, дитячу авто та веломотехніку, спеціальні ігрові автомати (основний принцип програм у яких – не лише вивчення знаків, але й безпосередня участь у процесі дорожнього руху), з урахуванням вікової категорії; визначення у Правилах дорожнього руху України обов'язкового використання катафотів та захисних шоломів велосипедистами, обов'язкової передпродажної перевірки шоломів та захисного одягу для велосипедистів, мопедистів і мотоциклістів, щодо їх відповідності світовому стандарту безпеки, заснованому на директиві ЄС; розроблення цільових державних програм щодо добровільного застосування власниками автомобілів алкозамків, які виробляють блокування запалювання автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складатиме 0,2 проміле і вище (передбачити встановлення таких алкозамків підприємствами, які займаються перевезеннями).

З'ясовано сутність правових і не правових форми управлінської діяльності у сфері дорожнього руху. Встановлено, що вибір конкретної форми діяльності підпорядкований певним закономірностям: вона повинна відповідати компетентності суб'єкта владних повноважень, які здійснюють пропаганду на різних рівнях, призначенню і функціям діяльності, змісту і характеру регламентованих питань, цілям впливу, особливостям об'єкта управління. Форми діяльності суб'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху залежать від характеру їх юридичних наслідків: правові пов'язані із застосуванням норм

права (підготовці нормативно-правових актів управління, які є основною формою виконавчо-розпорядчої діяльності суб'єктів пропаганди на різних рівнях), неправові безпосередньо не пов'язані з прийняттям юридичних актів, вони поділяються на суспільно-організаційні та організаційно-технічні заходи (правова пропаганда, навчання членів громадських формувань, розробка навчальних програм, проведення різних тематичних конференцій, форумів, підготовка та видання методичної літератури).

Вибір тієї чи іншої форми суб'єктами пропаганди дорожньої безпеки залежить від певної ситуації, проте більшу ефективність мають правові форми, які забезпечують: визначення цілей і завдань, конкретних виконавців та термінів проведення заходів; здійснення контролю за виконанням планів, програм та заходів; відповідне фінансування заходів з пропаганди безпеки дорожнього руху (як бюджетне, так і позабюджетне); залучення як державних, так і громадських організацій до даного напрямку діяльності.

З'ясовано, що забезпечення фінансування заходів з безпеки дорожнього руху та її пропаганди є однією із важливих правових форм роботи в даному напрямі, адже здійснюється, на сьогодні, в основному, за рахунок коштів, що виділяються на реалізацію поточної діяльності органів виконавчої влади, причому в умовах недофінансування – за залишковим принципом.

Акцентовано увагу на необхідності вдосконалення існуючих форм пропаганди, впровадженні новітніх форм, перегляді організаційної структури системи пропаганди безпеки дорожнього руху, її нормативної основи, розробці та затвердженні окремої державної програми з пропаганди дорожньої безпеки із урахуванням сучасних тенденцій розвитку нових форм соціальної активності громадян.

Проаналізовано позитивний міжнародний досвід ФРН, Фінляндії та Колумбії і визначено можливості його імплементації в Україні. Надано науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні.

Ключові слова: аварійність, агітація, адміністративно-правове забезпечення, безпека дорожнього руху, взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, дорожньо-транспортний травматизм, забезпечення безпеки дорожнього руху, пропаганда.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Тюфанова Н. В. Пропаганда безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. 2012. Спецвипуск. С. 168–174.
2. Тюфанова Н. В. Сучасні форми забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 180–187.
3. Тюфанова Н. В. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. 2014. Спецвипуск. С. 203–210.
4. Давидова Н. В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. *Науковий вісник публічного та приватного права: Збірник наукових праць*. 2016. Випуск 2. Ч. 3. С. 88-92.
5. Davydova N. V. Administrative and legal enforcement mechanism of propagation of safety of road transport. *Leges si Viata*. 2017. С. 50–54.
6. Давидова Н. В. Метод переконання як механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2018. Випуск 50. Т. 3. С. 184-189.
7. Давидова Н. В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Випуск 2. С. 134-138.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Тюфанова Н. В. Адміністративно-правовий режим забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2011 р.)*. Донецьк, 2011. С. 134–136.

9. Тюфанова Н. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в Російській Федерації. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали III міжнародної наукової конференції (м. Дніпропетровськ, 2011)*. Дніпропетровськ, 2011. Т. 1. С. 87–89.

10. Тюфанова Н. В. Щодо сучасного стану забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2012)*. Донецьк, 2012. С. 136–138.

11. Тюфанова Н. В. Пропаганда безпеки дорожнього руху як засіб попередження дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2013)*. Донецьк, 2013. С. 290–293.

12. Тюфанова Н. В. Аналіз роботи по проведенню пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали V міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2013)*. Дніпропетровськ, 2013. С. 137–139.

13. Тюфанова Н. В. Принципи здійснення профілактичної діяльності підрозділами ДАІ. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2014)*. Дніпропетровськ, 2014. С. 84–85.

14. Тюфанова Н. В. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху. *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Дніпропетровськ, 2014)*. Дніпропетровськ, 2014. С. 107–110.

15. Тюфанова Н. В. Участь громадського суспільства в попередженні дорожньо-транспортних пригод. *Тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2015)*. Дніпропетровськ, 2015. С. 235–237.

16. Давидова Н. В. Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху». *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали IX міжнародної наукової конференції (м. Дніпро, 2017)*. Дніпро, 2017. С.12-13.

17. Давидова Н. В. Удосконалення законодавства щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 2017)*. Кривий Ріг, 2017. С. 71–75.

SUMMARY

Davidova N.V. Administrative and legal support of traffic safety promotion in Ukraine. – Qualification scientific work on the rights of the Manuscript.

Candidate's thesis of juridical science. Special subject 12.00.07 – Administrative Law and Procedure; The Financial Law; The Information Law. – Dnipropetrovs'k State University of Internal Affairs, Ukraine, Dnipro, 2019.

The dissertation is devoted to the complex research of theoretical and practical problems of administrative and legal support of traffic safety propaganda in Ukraine, generalization of tendencies of international experience and determination of its implementation in the legislation of Ukraine.

The main stages of the development and development of legislation on traffic safety advocacy are defined; the types of propaganda, its main elements, functions, principles, peculiarities of application are found out; the concept of "agitation" and "propaganda" are separated.

The concept of traffic safety advocacy as a complex of coordinated and complementary actions of state authorities and local self-government, as well as the public, aimed at raising the awareness of road users, developing safe behavior on the

road and safety network, caring for them of others, education of conscious attitude to the steady implementation of traffic rules on the basis of common normatively fixed tasks, principles, functions and methods of promoting road safety.

The peculiarities of the organization of traffic safety advocacy were clarified, which included: mandatory presence of a coordinating body, delimitation of powers of the police and other state institutions, development and approval of an appropriate plan of measures for traffic safety promotion at the regional and local levels, control, evaluation and methodological providing outreach activities; involvement of the public; raising the legal awareness of road users.

The subjects of traffic safety advocacy are described, which include the Ministry of Infrastructure of Ukraine, the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, the Ministry of Education and Science of Ukraine, the Ministry of Health of Ukraine, other executive bodies, whose activity is regulated by the Law of Ukraine "On Traffic".

Particular attention has been given to public organizations that carry out appropriate work on road safety advocacy with virtually all road users, but the procedures and forms of such activities are not regulated at the legislative level.

It is established that in Ukraine there is still no coordinating body in the field of road safety advocacy, whose main tasks should be information and analytical activities (search, collection, processing and analysis of data on the work of executive and local self-government bodies, law enforcement agencies and mass media). information, the public and other road safety actors); planning joint events involving both the development of state and local programs and plans for individual events. This situation makes it impossible for effective interaction between the executive authorities, local self-government, mass media, public organizations, etc. In addition, the law does not provide for the responsibility of authorized entities for non-compliance or improper implementation of measures to promote road safety.

The mechanism of administrative and legal support of traffic safety propaganda is considered, its elements are clarified and the optimal ways of improvement are determined in part: development and approval of special programs of traffic safety

propaganda during holding lessons with future parents, with the main focus on psychophysiological influence on their consciousness ; introduction of monthly practical training by road inspectors with kindergartens on the rules of road crossing (directly on specially equipped pedestrian crossings); determination at the legislative level in places where the main routes of minors to kindergartens and general education institutions ("school pedestrian crossings") pass, sufficient visibility for both drivers and pedestrians. This can be ensured by raising the pedestrian crossing area, the arrangement of the specified places with convex viewing mirrors, the prohibition of parking at the places where schools are adjacent to the roadway, etc .; creation of the Children's Road Infrastructure (specialized playgrounds based on city palaces of children and youth, in parks, playgrounds), which envisage special models of streets and intersections, traffic lights, children's cars and bicycle equipment, special slot machines (the basic principle of programs in which - not only the study of signs, but also direct involvement in the process of traffic), taking into account the age category; the definition in the Road Rules of Ukraine of the mandatory use of bicycle safety helmets and safety helmets, the mandatory pre-sale inspection of helmets and protective clothing for cyclists, mopedists and motorcyclists as to their compliance with the EU safety standard based on the EU Directive; development of targeted government programs for the voluntary use by owners of automobiles of alcohol locks that produce the ignition of a car, if the alcohol level in the driver's blood is 0.2 ppm and above (to provide for the installation of such alcohol locks by transport companies).

The essence of legal and non-legal forms of administrative activity in the field of traffic has been clarified. It is established that the choice of a specific form of activity is subject to certain laws: it must correspond to the competence of the subject of power, which promotes at different levels, the purpose and functions of the activity, the content and nature of regulated issues, the purposes of influence, the characteristics of the object of management. The forms of activity of road safety advocacy subjects depend on the nature of their legal consequences: legal ones related to the application of norms of law (preparation of normative legal acts of management, which are the

main form of executive and administrative activity of the subjects of propaganda at different levels), non-legal related to the adoption of legal acts, they are divided into socio-organizational and organizational-technical measures (legal advocacy, training of members of public formations, development of training programs, etc. conduct various thematic conferences, forums, preparation and publication of literature).

The choice of one form or another by road safety actors depends on the particular situation, but legal forms are more effective which provide for: defining the goals and objectives, specific executors and timing of actions; monitoring the implementation of plans, programs and activities; adequate funding for road safety advocacy activities (both budgetary and extra-budgetary); involvement of both state and public organizations in this area of activity.

It has been found out that the provision of financing for road safety measures and its promotion is one of the important legal forms of work in this area, because it is carried out, for the present, mainly at the expense of funds allocated for the implementation of the current activity of the executive authorities, and in the case of underfunding - on a residual basis.

Emphasis is placed on the need for improvement of existing forms of propaganda, introduction of new forms, revision of the organizational structure of the system of traffic safety advocacy, its normative basis, development and approval of a separate state program on propaganda of road safety, taking into account current trends in the development of new forms of social activity.

The positive international experience of Germany, Finland and Colombia is analyzed and the possibilities of its implementation in Ukraine are determined. The scientifically substantiated proposals on improvement of administrative and legal support of traffic safety promotion in Ukraine are provided.

Keywords: accident, agitation, administrative and legal support, traffic safety, interaction of subjects of road safety, traffic injuries, traffic safety, advocacy.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Тюфанова Н. В. Пропаганда безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. 2012. Спецвипуск. С. 168–174.

2. Тюфанова Н. В. Сучасні форми забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 180–187.

3. Тюфанова Н. В. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. 2014. Спецвипуск. С. 203–210.

4. Давидова Н. В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. *Науковий вісник публічного та приватного права: Збірник наукових праць*. 2016. Випуск 2. Ч. 3. С. 88-92.

5. Davydova N. V. Administrative and legal enforcement mechanism of propagation of safety of road transport. *Leges si Viata*. 2017. С. 50–54.

6. Давидова Н. В. Метод переконання як механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2018. Випуск 50. Т. 3. С. 184-189.

7. Давидова Н. В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Випуск 2. С. 134-138.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Тюфанова Н. В. Адміністративно-правовий режим забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2011 р.)*. Донецьк, 2011. С. 134–136.

9. Тюфанова Н. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в Російській Федерації. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали III міжнародної наукової конференції (м. Дніпропетровськ, 2011)*. Дніпропетровськ, 2011. Т. 1. С. 87–89.

10. Тюфанова Н. В. Щодо сучасного стану забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2012)*. Донецьк, 2012. С. 136–138.

11. Тюфанова Н. В. Пропаганда безпеки дорожнього руху як засіб попередження дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2013)*. Донецьк, 2013. С. 290–293.

12. Тюфанова Н. В. Аналіз роботи по проведенню пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали V міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2013)*. Дніпропетровськ, 2013. С. 137–139.

13. Тюфанова Н. В. Принципи здійснення профілактичної діяльності підрозділами ДАІ. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2014)*. Дніпропетровськ, 2014. С. 84–85.

14. Тюфанова Н. В. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху. *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Дніпропетровськ, 2014)*. Дніпропетровськ, 2014. С. 107–110.

15. Тюфанова Н. В. Участь громадського суспільства в попередженні дорожньо-транспортних пригод. *Тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2015)*. Дніпропетровськ, 2015. С. 235–237.

16. Давидова Н. В. Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього

руху». *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали ІХ міжнародної наукової конференції (м. Дніпро, 2017)*. Дніпро, 2017. С.12-13.

17. Давидова Н. В. Удосконалення законодавства щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали ХІІ міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 2017)*. Кривий Ріг, 2017. С. 71-75.

ЗМІСТ

ВСТУП	1
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОБ'ЄКТА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ	10
1.1. Історичні передумови забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху.....	10
1.2. Поняття, система та механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху.....	30
1.3. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху	47
Висновки до Розділу 1	69
РОЗДІЛ 2. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ	72
2.1. Поняття та система суб'єктів адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху, особливості їх взаємодії	72
2.2. Правові та неправові форми діяльності по пропаганді безпеки дорожнього руху	98
Висновки до Розділу 2	120
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО- ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ	123
3.1. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху.....	123
3.2. Шляхи удосконалення нормативно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в сучасних умовах	150
Висновки до Розділу 3	170
ВИСНОВКИ	174
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	180
ДОДАТКИ	201

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Серед безлічі проблем сучасної цивілізації дорожня безпека стала чи ні однією з найактуальніших. Попри те, що людина, її життя і здоров'я, недоторканність та безпека визнано Конституцією України найвищою соціальною цінністю, показники безпеки дорожнього руху і наслідки дорожньо-транспортних пригод в Україні, за оцінками експертів, є одними з найгірших в Європі. За даними Міністерства охорони здоров'я України з 2011 по 2018 рік, в Україні зареєстровано понад 222 тис. дорожньо-транспортних подій з постраждалими, в яких 33557 осіб загинуло та більше 276 тис. травмовано. Серед основних причин – збільшення кількості транспортних засобів та недосконалість їх конструктивно-експлуатаційного стану, непоодинокі випадки свідомого порушення правил дорожнього руху та низький рівень правової свідомості його учасників. Саме тому пропаганда безпеки дорожнього руху вбачається одним з дієвих механізмів зниження аварійності на автошляхах країни та запобігання дорожньо-транспортного травматизму.

Разом з тим, нормативно-правова база, яка на сьогодні регламентує даний напрям діяльності, не в повній мірі забезпечує належний рівень організації пропаганди безпеки дорожнього руху, що, у свою чергу, знижує рівень правової свідомості його учасників та збільшує кількість адміністративних правопорушень на автошляхах країни. Сприяє цьому й відсутність наразі єдиних принципів, прийомів і методів роботи у цьому напрямі уповноважених суб'єктів; алгоритму взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та інституцій громадянського суспільства щодо пропаганди дорожньої безпеки; непоодинокість випадків дублювання пропагандистської діяльності суб'єктів її здійснення тощо.

Саме тому досягнення позитивного результату у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху можливе лише за умови удосконалення чинної нормативно-правової бази, імплементації позитивного зарубіжного досвіду,

підвищення правової свідомості учасників дорожнього руху та покращення транспортної інфраструктури.

Науково-теоретичне підґрунтя дисертації склали праці провідних вітчизняних вчених-адміністративістів, зокрема: В.Б. Авер'янова, А.Б. Агапова, О.П. Альохіна, Л.С. Анохіна, О.М. Бандурки, Д.М. Бахраха, В.М. Бевзенка, О.І. Безпалової, Ю.П. Битяка, І.Л. Бородіна, І.А. Галагана, В.В. Галуцька, В.М. Гаращука, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, Є.В. Додіна, В.В. Зуй, Р.В. Ігоніна, Д.П. Калаянова, Р.А. Калюжного, Л.В. Ковалюка, Ю.М. Козлова, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпакова, А.Т. Комзюка, О.В. Кузьменко, С.О. Кузніченка, М.В. Лошицького, Д.М. Лук'янця, Р. С. Мельника, Т. П. Мінки, Р.В. Миронюка, С. О. Мосьондза, О.М. Музичука, В. Я. Настюка, В.І. Олефіра, О.І. Остапенка, В.П. Петкова, С.В. Петкова, Д.В. Приймаченка, Р.А. Сербина, М.М. Тищенко, О.І. Харитонової, О.С. Юніна та ін.

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху не нова, її розв'язанню присвячено роботи Д.В. Бєліха, В. М. Бєсчастного, Д.Д. Бойка, С.І. Будника, Б.Ю. Бурбєло, М.Ю. Весєлова, Р.В. Гаврілюка, Г.В. Галімішиної, А.В. Гаркуші, В.В. Гаркуші, Г. К. Голубєвої, В.А. Головка, В.В. Гриценка, Т.О. Гуржія, С.М. Гусарова, Д.С. Дєнісюка, М.М. Долгополової, О.В. Домашєнка, В.В. Донєнка, В.В. Донського, О.В. Дроздова, В.В. Єгупєнка, Д.В. Жидкова, В.О. Заросила, Ю.С. Коллера, М.В. Кутєрги, В.М. Лозового, Д.В. Мамчура, Ю.І. Марцєнишина, О.Л. Міленіна, М.А. Микитюка, В.Ю. Микульця, Р.І. Михайлова, Р.С. Мкртчана, В.Ф. Муцко, В. В. Новікова, 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. Степанєнка, Є.В. Циби, А.В. Червінчука, С.А. Ширіної, В. М. Шудрікова, Х.П. Ярмакі та інших вчених.

Окремі питання організації пропагандистської діяльності у сфері безпеки дорожнього руху за останні роки ставали предметом розгляду вченими у галузі адміністративного права, зокрема: Кутєрга М.В. «Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами» (2016 р.), Кучєренко О.М. «Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху,

що спричинило дорожньо-транспортну пригоду» (2016 р.), Скоров О.І. «Адміністративні акти Міністерства внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (2016 р.), Веселова Л.Ю. «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху» (2016 р.), Калугін Є.П. «Виконання адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (2017 р.), Гусева Є.І. «Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху» (2018 р.) тощо. Однак, зазначені наукові дослідження здебільшого мають некомплексний характер, вони стосуються лише окремих аспектів адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. Разом з тим, наукові праці цих та інших учених мають важливу науково-практичну цінність, а рекомендації та висновки, викладені в них, стали для автора науковим фундаментом для вирішення мети та завдань, сформульованих у цьому дослідженні.

Попри широке розмаїття наукових праць, присвячених розв'язанню проблем аварійності на автошляхах країни, пропаганда дорожньої безпеки, на жаль, так і не стала самостійним напрямом наукових досліджень у цій важливій сфері. Тому детальне дослідження проблем адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні набуває особливого змісту й актуальності.

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 Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04 березня 2015 р. № 213-р., розділу 4 Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р, та загальноуніверситетської наукової теми «Теоретико-методологічні та прикладні проблеми державотворення та правотворення в Україні» (державний реєстраційний номер 0118U100436).

Мета і задачі дослідження. Мета дисертації полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства та узагальнення практики його застосування, наукових підходів та міжнародного досвіду, визначити теоретичні засади, механізм та особливості адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні й на цій основі розробити пропозиції щодо його удосконалення.

Для досягнення поставленої мети в дисертації необхідно вирішити такі задачі:

- визначити основні етапи становлення законодавства щодо пропаганди безпеки дорожнього руху;
- визначити поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху» та з'ясувати особливості її організації;
- на основі аналізу механізму адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху визначити оптимальні шляхи його удосконалення;
- з'ясувати особливості правових і неправових форм діяльності публічної адміністрації щодо пропаганди безпеки дорожнього руху;
- здійснити теоретико-правовий аналіз взаємодії суб'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху;
- узагальнити тенденції міжнародного досвіду пропаганди безпеки дорожнього руху та визначити можливості його імплементації в Україні;
- надати науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху.

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

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні.

Методи дослідження. У процесі дослідження було використано загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання. Їх застосування дозволило забезпечити комплексне виконання поставлених задач, зробити

обґрунтовані, достовірні висновки та внести пропозиції щодо вдосконалення адміністративного законодавства в контексті забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху.

Методологічною основою дослідження є діалектичний метод, використання якого дозволило скласти цілісну систему уявлень про становлення, проблеми та перспективи розвитку адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. За допомогою історико-правового методу проаналізовано еволюцію пропаганди безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.1). Для визначення та поглиблення понятійного апарату застосовано логіко-семантичний метод (підрозділи 1.2, 2.1). Порівняльно-правовий метод та метод системного аналізу надали можливість комплексно проаналізувати положення Конституції України, КУпАП, вітчизняні та міжнародні правові акти у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.3, 3.1). Статистичний метод використано при аналізі статистичних даних щодо актуальності нормативно-правового забезпечення та безпосереднього застосування пропаганди безпеки дорожнього руху (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1, 3.1). За допомогою формально-логічного методу виявлено неоднозначності у понятійному апараті при тлумаченні термінів (підрозділи 1.2, 2.1, 2.2). За допомогою методів узагальнення та прогнозування сформульовано пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства України та відповідного правового урегулювання пропаганди безпеки дорожнього руху (підрозділи 1.3, 3.2).

Нормативною основою роботи є Конституція України, законодавчі акти України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, постанови Верховної Ради, Кодекс України про адміністративні правопорушення, акти Президента і Кабінету Міністрів України, нормативні акти центральних органів виконавчої влади, а також інші підзаконні нормативно-правові акти, якими регламентовано діяльність у сфері пропаганди безпеки дорожнього руху.

Інформаційну та емпіричну основу дослідження становить аналіз чинного законодавства та практики його реалізації щодо безпеки дорожнього руху, офіційні дані Державної служби статистики України за 2011-2018 рр., результати вивчення практики діяльності колишньої ДАІ МВС України та безпосередньо Національної поліції України, правова публіцистика і довідкові видання; зведені дані опитувань 135 респондентів з числа працівників Національної поліції України у Дніпропетровській, Київській та Харківській областях.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним з перших у вітчизняній науці адміністративного права комплексних досліджень проблем адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні.

У результаті виконаного дослідження сформульовано низку нових теоретичних положень, обґрунтовано висновки, рекомендації та пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України.

Основні наукові положення, які виносяться на захист:

– визначено поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху» як комплекс скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної влади і місцевого самоврядування, а також громадськості, спрямованих на підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху, формування у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, дбайливого ставлення до власної безпеки та безпеки оточуючих, виховання свідомого ставлення до неухильного виконання правил дорожнього руху на підставі єдиних нормативно закріплених задач, принципів, функцій та методів пропаганди дорожньої безпеки;

– звернуто увагу на значущість адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, що передбачає урегульовану нормами адміністративного права діяльність суб'єктів пропаганди з поширення знань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, стимулювання безпечної

поведінки його учасників, а також підвищення рівня їх дорожньої правосвідомості;

- обґрунтовано доцільність законодавчого розширення засад пропагандистської діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом доповнення Закону України «Про дорожній рух» окремим розділом «Пропаганда безпеки дорожнього руху», в якому пропонується визначити мету, завдання, принципи пропаганди безпеки дорожнього руху, права та обов'язки суб'єктів та об'єктів пропаганди тощо;

- удосконалено правові засади пропагандистської діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;

- здійснено аналіз правових та неправових форм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, спрямованих на формування державної та громадської активності, та які потребують постійного удосконалення у зв'язку з розвитком інформаційних технологій;

- удосконалено теоретичні підходи до закріплення на законодавчому рівні пропагандистського супроводу тільки-но прийнятих нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, а також передбачення порядку фінансування діяльності щодо пропаганди безпечної поведінки на дорогах;

- обґрунтовано доцільність підготовки та затвердження поетапного плану адаптації вітчизняного законодавства з питань пропаганди безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, який сприятиме вдосконаленню державно-управлінської діяльності забезпечення в країні дорожньої безпеки з урахуванням міжнародної практики та стандартів ЄС;

- дістали подальшого розвитку пропозиції щодо вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху шляхом внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема: у ч. 2 ст. 122: після словосполучення «допомоги рук» доповнити словосполученням «а також, SMS-листування, у тому числі обмін інформацією у соціальних Інтернет-мережах»; у ч. 3 ст. 122 словосполучення

«від тридцяти до сорока» замінити словосполученням «від шестидесяти до восьмидесяти».

Практичне значення одержаних результатів визначається можливістю їх використання у:

– науковій діяльності – результати дисертаційного дослідження можуть бути взяті за основу для подальшої розробки проблем адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, визначення шляхів підвищення його ефективності;

– законотворчій діяльності – для розробки і вдосконалення законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. За результатами проведеного дослідження сформульовано пропозиції, які можуть використовуватися у законотворчому процесі, зокрема щодо внесення змін та доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію» тощо;

– практичній діяльності для удосконалення практики діяльності окремих підрозділів Національної поліції України, покращання механізму їх взаємодії із іншими органами виконавчої влади, засобами масової інформації, громадськими організаціями, а також визначення оптимальних шляхів удосконалення адміністративно-правового забезпечення у відповідному напрямі (акт впровадження у діяльність Департаменту громадського порядку і цивільного захисту Дніпровської міської ради від 10.05.2018 р.);

– освітній діяльності – положення й висновки дисертації знайшли застосування при викладанні дисциплін «Адміністративне право», «Публічне адміністрування», «Адміністративна відповідальність», а також при підготовці лекцій і навчальних посібників із даних дисциплін (акт впровадження у навчальний процес Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ від 6.03.2019 р., Дніпровського гуманітарного університету від 14.03.2019 р.).

Апробація результатів дисертації. Одержані автором у процесі дослідження висновки, узагальнення і пропозиції оприлюднювались на десяти

науково-практичних конференціях, а саме: «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (м. Донецьк, 2011 р.), «Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права» (м. Дніпропетровськ, 2011 р.), «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (м. Донецьк, 2012 р.), «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (м. Донецьк, 2013 р.), «Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права» (м. Дніпропетровськ, 2013 р.), «Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права» (м. Дніпропетровськ, 2014 р.), «Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні» (м. Дніпропетровськ, 2014 р.), тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2015 р.), «Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права» (м. Дніпро, 2017 р.), «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (м. Кривий Ріг, 2017 р.).

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з основної частини (вступу, трьох розділів, які включають сім підрозділів, висновків), списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 232 сторінки, з яких 179 сторінок основного тексту. Список використаних джерел складається із 202-х найменувань і займає 21 сторінку, 3 додатки викладено на 17-и сторінках.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОБ'ЄКТА АДМІНІСТРАТИВНО- ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

1.1. Історичні передумови забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху

Зважаючи на той факт, що нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху у різних її формах на теренах України має глибокі історичні корені, формування всебічного і змістовного уявлення про правове виховання населення у сфері безпечної поведінки на дорогах потребує врахування його історичного досвіду.

За результатами проведеного аналізу з'ясовано, що становлення законодавства щодо пропаганди безпеки дорожнього руху здійснювалося у п'ять етапів:

– перший – з 1920 по 1939 рр. – становлення у післяреволюційний період правової регламентації пропаганди безпеки дорожнього руху. Зокрема, законодавство того періоду складалося з Декрету ВЦВК і РНК, циркулярів, наказів і директив Народного комісаріату внутрішніх справ, Міністерства внутрішніх справ і Головного управління робітничо-селянської міліції, постанов міськрад великих міст, розпорядження Відділів регулювання вуличного руху (ВРВР), рішення партійних органів, громадських організацій тощо;

– другий – з 1940 до 1959 рр. – розвиток, насамперед, відомчої нормативно-правової бази, яка регламентує пропаганду безпеки дорожнього руху, а також посилення уваги до цієї роботи партійних органів;

– третій – з 1960 до 1990 року – подальше вдосконалення форм та методів пропаганди безпеки дорожнього руху серед населення, широке використання для цього можливостей кіно, радіо, телебачення, друку, виставок, тематичних

кабінетів тощо. Простежується також активізація на законодавчій основі залучення до проведення пропаганди інших міністерств та відомств, громадських, профспілкових і комсомольських організацій;

– четвертий – з 1991 до 2001 рр. – здійснення правової реорганізації та модернізації системи забезпечення безпеки дорожнього руху, що сформувалася в радянський період;

– п'ятий – з 2002 року до цього часу – розроблення державою цільових програм, стратегій з підвищення безпеки дорожнього руху з урахуванням рекомендацій ООН, запровадженням в загальноосвітніх навчальних закладах комплексної програми вивчення правил безпечної поведінки на вулицях та дорогах, а також реформуванням підрозділів МВС України, що безпосередньо забезпечують пропаганду безпеки дорожнього руху.

Роблячи екскурс в історію, коротко проаналізуємо кожен з цих етапів.

Так, перший період починається після Лютневої революції, характеризується запровадженням та закріпленням пропаганди безпеки дорожнього руху на законодавчому рівні. Новостворений уряд розумів значення пропагандистської діяльності. Поширення в свідомості громадян принципів та ідей нової влади надавало змогу робити більш керованим процес формування та побудови принципово нової моделі держави та суспільства взагалі.

27 квітня 1917 року Тимчасовий уряд виніс постанову «Про заснування Автомобільного відділу», який, окрім контролю за використанням автотранспорту та запчастин, повинен був «розробляти і подавати Тимчасовому уряду проекти про необхідні заходи». Одночасно уряд заснував Петроградський центральний транспортний комітет, функції якого були ідентичні Автомобільному відділу у частині, що стосується автототранспорту.

У 1919 році було прийнято Положення про автомобільну інспекцію, яким визначалася структура, компетенція і правовий статус автоінспекції.

Першим нормативним документом за часів радянської влади став Декрет РНК РРФСР від 10 червня 1920 року «Про авторух по м. Москві та її околицях (правила)». У цьому документі враховано багато аспектів щодо забезпечення

безпеки дорожнього руху, з'ясовано основні вимоги щодо автотранспорту. Декретом передбачалося, що нагляд за дотриманням правил руху покладається на автоінспекцію транспортного відділу Московської ради робітничих і селянських депутатів. Також вказаним декретом визначалося, що міліція та інші представники влади зобов'язані надавати усіляку допомогу автоінспекторам. На думку науковців, саме цей Декрет став початком в історії розвитку законодавства в галузі БДР [15, с. 49].

Значну роль у розвитку законодавства у частині забезпечення дорожнього руху відіграло підписання у 1925 році Міжнародної конвенції щодо пересування автомобілів. Вона включала в себе дев'ять загальних статей («Міжнародний розпізнавальний знак», «Міжнародні свідоцтва для автомобілів», «Розташування номерних знаків на автомобілях», «Зустрічі і обгони автомобілів», «Розташування вказівних знаків на дорогах загального користування» та ін.). Крім того, на підставі постанови РНК СРСР від 29 жовтня 1925 року, Науково-технічним комітетом Народного комісаріату шляхів сполучення було визначено систему дорожніх знаків, а автомобільним відділом Центрального управління місцевого транспорту НКПС СРСР розроблено інструкцію щодо практичного застосування їх на території СРСР [39, с. 17].

У 1926 році прийнято Міжнародну конвенцію щодо автомобільного руху. Даний законодавчий акт містив більш детальні, аніж попередня конвенція, вимоги до обладнання автомобілів, які беруть участь в міжнародному русі, а також спеціальні положення про форму, розміри дорожніх знаків і місця їх встановлення. Також вперше введено трикутну форму для попереджувальних знаків [52, с. 12].

Визнання зазначених конвенцій (1925 та 1926 рр.) стало значним кроком у справі подальшого вирішення проблеми безпеки дорожнього руху.

Що стосується пропаганди безпеки дорожнього руху, то варто звернути увагу на той факт, що у липні 1926 року пленум Московської міської Ради запропонував керівництвом відділів комунального господарства посилити заходи щодо упорядкування дорожнього руху, розгляду вказаних питань у

засобах масової інформації шляхом підготовки відповідних плакатів та оголошень, активізації пропаганди, забезпечення взаємодії з органами міліції.

Так, наприклад, у періодичній пресі розпочали публікувати статистику нещасних випадків на міському транспорті, запровадили проведення досліджень, безпосередньо присвячених питанням пропаганди.

Громадські організації також проводили роботу з пропаганди безпеки дорожнього руху, наймасовішою з них у той період було товариство «Автодор» – Товариство сприяння розвитку автомобілізму і поліпшенню доріг країни, яке поширювало серед населення знання з автото- і дорожньої справи; відкривало курси, школи, стадіони; проводили лекції та диспути у даному напрямі; видавали книги, журнали.

Окрім того, Автодор проводив велику агітаційно-масову роботу: агітпоїздки на автомобілі з електростанцією, радіо- і кіноапаратурою, агітпробіги, організація виставок, випуск спеціальної літератури, плакатів, листівок і значків (відомо більше тридцяти їх видів). Було організовано курси заочного навчання автомобільній справі, створено «секції юних друзів Автодору і військових», проведено Перший всесоюзний з'їзд Автодору. Однак вже у 1935 році товариство «Автодор» було ліквідоване.

Зважаючи на стрімке зростання автопарку, постало питання щодо створення спеціальних підрозділів, які б безпосередньо займалися вирішенням питань, пов'язаних як з безпекою дорожнього руху, так і його пропагандою.

Вагомим внеском у забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху став циркуляр «Про заходи з посилення охорони безпеки дорожнього руху» [188] від 16 вересня 1930 року № 454, у якому вперше проведено аналіз причин аварійності у країні та надано вказівку начальникам адміністративних управлінь край-, облвиконкомів і начальникам адміністративних відділів Автономних областей розробити практичні заходи з безпеки дорожнього руху: «вжити заходи до широкого ознайомлення населення з правилами дорожнього руху, для виконання цієї мети притягнути громадськість в особі адміністративно-правових секцій рад, товариств сприяння міліції і так далі, зокрема поставити перед

органами відділів народної освіти завдання щодо введення в програму навчання ознайомлення учнів з правилами дорожнього руху». Тобто вперше, на основі аналізу аварійності перед конкретними організаціями висувуються конкретні завдання з пропаганди безпеки дорожнього руху. Головними суб'єктами пропаганди, її організаторами вказувалися адміністративні відділи і управління.

Крім того, 10.09.1931 за № 32-158 Головним управлінням Робітничо-селянської міліції підготовлено циркуляр «Про порядок організації нагляду за виконанням правил вуличного руху» щодо розповсюдження досвіду організації відділень регулювання міського руху в інших великих містах та запровадження «введення єдиної форми організації нагляду за виконанням правил міського руху.... Організації пропаганди правил міського руху», а також наказ Головного управління Робітничо-селянської міліції від 16 грудня 1931 року «Про реалізацію рішень, прийнятих союзною нарадою по регулюванню вуличного руху» [76], який був прийнятий за підсумками всесоюзної наради з питань регулювання дорожнього руху. Цим документом було передбачено створення спеціального загальносоюзного міліцейського органу – Відділу з регулювання вуличного руху (ВРВР), що, у свою чергу, дозволило підвищити ефективність роботи по забезпеченню безпеки дорожнього руху у масштабах країни: заклали початок системи адміністративно-організаційних та технічних заходів, які включали в себе удосконалення правил, урегулювання нормативної бази органів місцевої влади, налаштування її з урахуванням специфіки конкретної місцевості, пропаганду правил дорожнього руху та нормативних актів, що закріплювали основи безпеки дорожнього руху, поширення її серед населення, контроль за виконанням тощо.

Основними завданнями, які висувалися перед відділом з регулювання вуличного руху, були:

- організація руху, встановлення швидкісних режимів на конкретних маршрутах;
- видача дозволів (прав) на управління екіпажем, авто- і гужовим транспортом по місту;

- видача номерних знаків;
- здійснення профілактичної роботи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, пропаганди Правил дорожнього руху;
- проведення обліку та аналізу усіх дорожньо-транспортних пригод [40, с. 18].

У травні 1932 року Головним управлінням Робітничо-селянської міліції (ГУ РСМ) було видано циркуляр № 36 «Про заходи щодо розгортання пропаганди питань безпеки вуличного руху» [187], в якому «з метою систематичної розробки заходів з питань пропаганди безпеки вуличного руху, здійснення контролю над розгортанням її та встановлення єдиного методичного керівництва» пропонувалося створити комісії з питань забезпечення пропаганди безпеки вуличного руху на території міст та організувати проведення відповідних заходів. Також рекомендувалося організовувати постійні музеї, виставки в містах з інтенсивним рухом, що відображають усі питання і методи регулювання вуличного руху. Крім цього, розглядалося питання щодо організації постійної виставки союзного значення щодо пропаганди безпеки дорожнього руху (книги, іграшки, експонати).

Отже, по суті саме вказаний циркуляр став першим нормативним документом, в якому регулювалася діяльність з пропаганди безпеки дорожнього руху, підкреслювалася необхідність її планового проведення, методичного забезпечення та контролю, вказувалися суб'єкти пропаганди та форми її проведення.

Слід зазначити, що саме у даний період розпочато планову роботу з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Так, наприклад, у квітні 1934 року у Києві на перехресті вулиць Хрещатик і Жовтневої революції з'явився перший міліціонер-регулювальник. Поступово пішоходи засвоїли, що ходити вони повинні тротуарами (для тих, хто не підкорявся діям регулювальника, прийшлося вводити штрафні санкції), а водії стали триматися правого боку [185, с. 58].

Після прийняття Конституції 1936 року значно змінилися правові основи

діяльності міліції: централізовано управління її органами, до завдань додався нагляд за безпекою дорожнього руху. Датою утворення Державної автомобільної інспекції як міліцейської структури вважається 03.07.1936, коли Рада народних комісарів СРСР своєю постановою № 1182 затвердила «Положення про Державну автомобільну інспекцію Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР» [82]. Положення визначило обов'язки ДАІ і права державних автомобільних інспекторів.

Слід зазначити, що питання регулювання руху і нагляду за дотриманням правил на дорогах, а також агітаційно-просвітницька робота з населенням залишалися за відділами регулювання вуличного руху (ВРВР), оскільки вони не увійшли до Положення про Державтоінспекцію.

У 1936 році СРСР приєднався до міжнародної Конвенції про уніфікацію дорожньої сигналізації, підписаної ще 30 березня 1931 року п'ятнадцятьма європейськими державами [62]. Згідно з постановою РНК СРСР № 33 «Про приєднання СРСР до міжнародної Конвенції про уніфікацію дорожньої сигналізації» в СРСР було введено міжнародну систему дорожньої сигналізації, яка передбачала три категорії сигнальних знаків. Зокрема:

1) сигнальні знаки небезпеки трикутної форми, метою яких було попередження водія про наближення небезпеки;

2) сигнальні забороняючі знаки круглої форми з переважаючим червоним кольором;

3) сигнальні знаки прямокутної форми будь-якого кольору, але без переваги червоного (позначення дозволеної стоянки, знаходження пункту першої допомоги, місцевості із зазначенням відстані до нього тощо) [39, с. 22].

3 квітня 1939 року директивою Головного управління міліції НКВС СРСР № 554306 було оголошено розгорнутий перелік основних функцій відділень Державтоінспекції Управління робітничо-селянської міліції, районних Державних автомобільних інспекцій і загону автодорожнього нагляду [34, с. 98]. Веденням агітаційно-масової роботи серед водійського складу та населення з роз'яснення правил дорожнього руху та необхідності їх дотримання займалось

сьоме відділення. До функціональних обов'язків цього підрозділу входило:

- ведення агітаційно-масової роботи з населенням;
- проведення бесід, лекцій і доповідей з питань дотримання правил дорожнього руху;
- використання для агітації наочних засобів;
- видавництво функціонального «Бюлетеня Державтоінспекції»;
- використання радіо і періодичного друку щодо пропаганди дотримання правил дорожнього руху;
- залучення громадськості для участі у роботі бригад сприяння Державтоінспекції.

13 липня 1939 року Наркомат внутрішніх справ СРСР видав наказ № 440, затвердивши Інструкцію про агітаційно-пропагандистську роботу по безпеці дорожнього руху, якою начальникам Управлінь робітничо-селянської міліції запропоновано «широко розгорнути агітаційно-масову роботу по безпеці руху серед населення і водіїв транспорту, пов'язуючи цю роботу з місцевими партійними, комсомольськими і радянськими організаціями», залучати до цієї роботи громадськість – «бригади сприяння міліції, батьківський актив, учителів шкіл і учнів старших класів» [81, с. 120].

Інструкція складалася з чотирьох розділів: завдання і організація агітаційно-масової роботи; агітаційно-масова робота; методи агітмасової роботи; облік агітаційно-масової роботи.

Акцентуємо, що порівняно з циркуляром 1932 року це був детальний нормативний документ, що визначав поняття, завдання, суб'єкти, методи пропаганди, форму обліку цієї роботи. Слід зазначити, що наступний аналогічний нормативний акт буде прийнятий лише у 1993 році.

З урахуванням викладеного ми дійшли висновку, що на першому етапі становлення пропаганди безпеки дорожнього руху визначено суб'єктів пропаганди – працівники міліції (ДАІ), профспілкові організації, органи освіти, засоби масової інформації, громадськість, Автодор, батьківські комітети шкіл.

Надалі, у рамках виконання постанови Президії Ленради № 176 «Про посилення боротьби з аваріями та нещасними випадками на міському транспорті», на початку 1939 року вийшов короткометражний фільм з пропаганди безпеки дорожнього руху; започатковано цикл пропагандистських радіолекцій, направлених на підсилення у свідомості населення необхідності дотримуватись правил дорожнього руху усіма його учасниками.

Це, у свою чергу, стало поштовхом щодо створення громадських об'єднань, які брали участь у роботі з пропаганди безпеки дорожнього руху. Роль громадськості стає все більш значущою, плідна співпраця з працівниками ВРВР приводить до формування загонів сприяння міліції та державній автомобільній інспекції. Основними функціями даних загонів була популяризація правил дорожнього руху та проведення масово-роз'яснювальної роботи.

Таким чином, поступово формуються суб'єкти пропаганди, з'являються та розвиваються нові форми пропаганди (наглядна агітація, лекції, кіно- та радіопропаганда, спеціальна рекламна продукція, тощо); удосконалюється відомча нормативна база, що регламентує пропаганду безпеки дорожнього руху.

Період 40-50-х років характеризується розвитком відомчої нормативної бази, що регламентує пропаганду безпеки дорожнього руху. Так, у липні 1940 р. на засіданні бюро Московського міського комітету Всесоюзної комуністичної партії більшовиків були обговорені питання щодо здійснення агітаційно-пропагандистської роботи ВРВР. Згідно з рішенням цього засідання визначено заходи щодо розширення ділянок пропагандистської роботи ВРВР і Державтоінспекції. Тільки у 1940 році було проведено більше 10 тис. бесід з населенням і 40 семінарів з педагогічними колективами шкіл, близько 2 тис. демонстрацій кінофільмів, 16 тис. міських і більше 10 тис. місцевих радіопередач, опубліковані 12 статей в центральних і 16 в місцевих видавництвах, розширилося видання «Бюлетень ДАІ», плакатів, листівок, буклетів з пропаганди безпеки дорожнього руху. Основна увага приділялась

пропаганді навчання автосправи, роботі автошкіл, розвитку руху юних автомобілістів, роботі секцій юних техніків, а також автомобілізації армії.

Не припинялася діяльність підрозділів пропаганди Державтоінспекції і під час Другої світової війни, дещо змінилися лише їх завдання: окрім роботи з роз'яснення правил дорожнього руху, велася робота з пропаганди правил безпечної поведінки у воєнний час, дотримання світломаскування на транспорті тощо. У директиві Головного управління міліції НКВС СРСР (жовтень 1942 р.) передбачалося подальше поліпшення агітаційно-масової роботи по безпеці дорожнього руху серед населення. Так, наприклад, лише у 1942 році було проведено 11 545 лекцій з охопленням більше мільйона осіб, прозвучало 387 радіопередач і продемонстровано 8092 кінофільми [191, с. 17].

У 1947 році видано директиву ГУ міліції НКВС СРСР «Про агітаційно-масову роботу по безпеці руху», основним завдання якої була боротьба з дитячим вуличним травматизмом (запропоновано заходи щодо підсилення ролі школи в освітньо-пропагандистській роботі серед дітей та підлітків; консультації педагогів працівниками міліції, розроблено план заходів на період шкільних канікул тощо). Так, органами ДАІ проведено: 22 злети автопрацівників, 967 лекцій у школах серед 82590 школярів і продемонстровано 46 кінофільмів щодо пропаганди безпеки руху з охопленням аудиторії близько 34 тис. глядачів. Крім того, акцентовано увагу на виданні наочної агітації – листівок щодо дотримання правил дорожнього руху [194, с. 18]. Така діяльність мала ефективний результат, адже саме професійні викладачі надавали роз'яснення відносно дії правових норм у сфері дорожнього руху та кваліфіковані відповіді на запитання аудиторії.

У другій половині 1950 років патрульні автомобілі і мотоцикли були обладнано ультракороткохвильовими радіостанціями і гучномовними установками; починається забезпечення Державтоінспекції агітавтомобілями з кіноапаратурою.

У серпні 1958 року Міністром внутрішніх справ РРФСР видано Постанову про проведення на території РРФСР «Декади безпеки руху». У інформаційному

листі Міністра (від 04.08.1958 р. № 189) зазначається на необхідності усебічної підготовки до заходів декади і «посилення агітаційно-масової роботи з охорони безпеки дорожнього руху» [81, с. 178.

Другий період відзначився тим, що питання безпеки дорожнього руху та попередження аварійності поставлено на наукове підґрунтя. Зокрема, у 1958 р. створено Науково-технічну раду по безпеці дорожнього руху автомобільного транспорту при ГУ УМВС СРСР [81, с. 166]; у 1959 році Радянський Союз приєднався до Конвенції про дорожній рух та до Протоколу про дорожні знаки і сигнали, на базі яких було розроблено перші єдині Правила дорожнього руху. Метою Конвенції було сприяння розвитку і безпеці дорожнього руху у всіх країнах, розробка єдиних вимог і правил, обов'язкових для застосування якомога більшою кількістю країн-учасниць цієї організації. Крім цього, у 1959 році Рада Міністрів СРСР видає постанову № 793 «Про посилення боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті», якою передбачено: «зобов'язати Міністерство внутрішніх справ СРСР, Міністерство культури СРСР, Державний комітет з радіомовлення і телебачення при Раді Міністрів СРСР і Раді Міністрів союзних республік провести заходи, спрямовані на систематичне роз'яснення правил безпеки руху автомобілів і пішоходів по вулицях міст і автомобільних доріг, використовуючи для цієї цілі радіо і телебачення, здійснюючи випуск спеціальних кінофільмів, видання брошур і плакатів, проведення бесід і доповідей для населення, створення в школах і інших учбових закладах куточків і вітрин з правил руху автомобільного транспорту і пішоходів» [79].

11 січня 1960 року наказом Міністра внутрішніх справ СРСР були затверджені «Правила руху по вулицях і дорогах Союзу РСР», з приміткою про введення в дію цих правил лише після «проведення необхідної підготовчої роботи», яка передбачала видання Правил (у тому числі і національними мовами), усебічне їх вивчення різними категоріями громадян, «широко використовуючи для цієї мети друк, радіо, кіно, телебачення й інші засоби пропаганди» [84].

Збільшення у період 60-70х років чисельності транспортних засобів зумовило зростання аварійності, що, у свою чергу, спричинило необхідність забезпечення безпеки дорожнього руху на загальносоюзному рівні.

Слід вказати, що 30.09.1963 Рада Міністрів СРСР затвердила Типове положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства охорони громадського порядку союзної республіки, яке покладало на Державтоінспекцію (п. «Д» ст. 5) організацію роботи щодо попередження дорожньо-транспортних пригод, зокрема шляхом роз'яснення населенню правил руху через друк, кіно, радіо і телебачення. Подальше вдосконалення форм і методів пропаганди правил руху передбачалося Настановою по службі Державної автомобільної інспекції, затвердженої Радою Міністрів СРСР і оголошеної наказом МООП РРФСР № 500-1965 р. Цей документ передбачав широке впровадження в практику роботи ДАІ, поряд з традиційними методами (бесіди, лекції, агітпробіги, плакати, фотовітрини тощо) пропаганду безпеки руху засобами масової інформації: радіо, кіно, пресою [155].

Окрім цього, на підставі постанови Ради Міністрів СРСР № 1029 від 29.11.1967 було створено Комісії по безпеці дорожнього руху [14], до складу яких входили керівники транспортних, дорожніх і проектних організацій, організацій житлово-комунального господарства, представники органів внутрішніх справ, народної освіти, а також члени профспілок. Комісії могли скликатися при виконавчих комітетах міських і районних Рад народних депутатів. Постанови комісій з питань, віднесених до їх компетенції, були обов'язковими для підприємств, установ, організацій і посадових осіб та громадян. Усі ці суб'єкти були зобов'язані у двотижневий термін звітувати про заходи щодо виконання прийнятих нею постанов [14; 38].

У 1969 році Рада Міністрів СРСР, з метою покращення здійснення пропаганди правил дорожнього руху серед школярів, навчанню їх безпечній поведінці на дорозі, прийняла відповідну постанову «Про навчання учнів старших класів середніх загальноосвітніх шкіл автосправі» [78].

Підсумовуючи вищевикладене, зазначимо, що поступово стала формуватися система спеціальних органів управління забезпеченням безпеки дорожнього руху на регіональному рівні.

Проте, незважаючи на значні досягнення у даному напрямі, нормативно-правова база з питань безпеки дорожнього руху мала суттєві недоліки (одна з причин – надмірна засекреченість статистичних даних щодо аварійності та травматизму).

У 1973 році були прийняті два важливих з точки зору пропаганди безпеки дорожнього руху документи – постанови Ради Міністрів УРСР № 89 «Про організацію Всесоюзного добровільного товариства автотололюбителів» та Секретаріату ЦК ВЛКСМ, колегії Міністерства внутрішніх справ і колегії Міністерства освіти СРСР від 6 березня 1973 р. № 61/За/4км/9р-1 «Про становище загонів юних інспекторів руху». У країні з'являються перші загони юних інспекторів руху (далі – ЮІР) та дитячі автомістечка, в їх проектуванні та роботі беруть активну участь Міністерство культури СРСР і Держкомітет по цивільному будівництву і архітектурі при Держбуді СРСР. Робота з профілактики та пропаганди дитячого дорожньо-транспортного травматизму переходить на якісно інший рівень. У 1977 році вперше в м. Ризі була проведена I Всесоюзна науково-практична конференція щодо попередження та пропаганди дорожньо-транспортного травматизму [39, с.27].

Ще один крок на шляху вдосконалення правової регламентації пропаганди зроблено у 1972 році. Так, постановою Ради Міністрів СРСР від 20.07.1972 № 539р «Про додаткові заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» [184, с. 98-99] МВС отримало, у доповнення до раніше виконуваних функцій надвідомчого контролю, нормотворчі повноваження, організацію науково-дослідної роботи, представництва у міжнародних організаціях тощо. Але цього було недостатньо, оскільки була потрібна і виконавчо-розпорядницька діяльність у цьому напрямі. Тому у 1976 році при МВС СРСР було створено Комісія із забезпечення безпеки дорожнього руху, пізніше перейменовану у Всесоюзну комісію із забезпечення безпеки дорожнього руху. З утворенням цієї

Комісії було закінчено формування системи управління забезпечення безпеки дорожнього руху [77].

Крім цього, наказом МВС СРСР від 31.08.1973 № 263 «Про затвердження типових штатів стройових підрозділів дорожнього нагляду міліції» було розширено штати працівників Державтоінспекції, які будуть займатися питаннями пропаганди: введено посади заступника командира окремого дивізіону з пропаганди і агітації, старшого інструктора та інструктора з пропаганди й агітації.

Одночасно розвивалася і система галузевого управління забезпеченням безпеки дорожнього руху щодо автомобільного транспорту і комунального електротранспорту. У 1972 році Радою Міністрів було затверджено «Положення про комісії суспільного контролю за безпекою руху на автомобільному транспорті і міському електротранспорті» [14; 185]. У 1978 році Комісією по забезпеченню безпеки дорожнього руху при МВС СРСР було затверджено «Тимчасове положення про службу безпеки дорожнього руху у системі міністерств» [14; 39]. Зазначеним нормативно-правовим актом передбачалося правове підґрунтя для організації забезпечення планомірної пропагандистської роботи на різних рівнях галузевого управління: міністерство – установа (трест, об'єднання, організація) – підприємство (господарство).

Діяльність комісій у регіонах колишнього СРСР організовувалася на підставі «Тимчасово положення про комісії з безпеки дорожнього руху у республіках, краях, областях, містах», затвердженого у 1974 році постановою Ради Міністрів СРСР. На території України ці комісії діяли на підставі постанови Ради Міністрів УРСР від 05.10.1985 № 366 «Про створення Республіканської комісії із забезпечення безпеки дорожнього руху» [14].

Вказані комісії забезпечували:

- координацію діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організацію заходів щодо попередження дорожньо-транспортних пригод;

- здійснення профілактичної роботи серед працівників автомобільного транспорту та власників транспортних засобів;
- контроль щодо виконання транспортними, дорожніми, проектними і іншими організаціями та підприємствами покладених на них обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організацію вивчення правил дорожнього руху учасниками дорожнього руху;
- надання методичної допомоги у даному напрямі відповідним організаціям громадського контролю за безпекою руху.

Створення зазначеної системи комісій щодо безпеки дорожнього руху було, безперечно, прогресивним процесом, оскільки роботі із забезпечення безпеки дорожнього руху був наданий комплексний характер і, головним чином, державний статус. Проте, на жаль, дієздатність такої організаційно-правової форми здійснення міжгалузевого управління не відповідала масштабу і складності завдань, які вона повинна була вирішувати.

Саме тому з 1980 року центром організації пропаганди безпеки дорожнього руху стали спеціальні підрозділи ДАІ. З метою підвищення рівня пропаганди МВС СРСР створило в МВС союзних, автономних республік, УВС крайових, обласних Рад народних депутатів відділи (відділення) агітації та пропаганди, а в районних, міських відділах внутрішніх справ – відділення і групи агітації та пропаганди. Ці підрозділи вели агітаційно-пропагандистську роботу серед індивідуальних власників транспортних засобів та водіїв автотранспортних підприємств: у дошкільних закладах, школах, професійно-технічних училищах, в інших організаціях, підприємствах, за місцем проживання населення. Пропаганду проводили за допомогою преси, радіо, телебачення, кіно та інших форм агітаційної роботи: лекції, бесіди, тематичні вечори та ін. На телебаченні та радіо створювали спеціальні цикли передач (наприклад, «Червоний, жовтий, зелений», «Рух без небезпеки»). В інших постійних передачах (зокрема, передача «Погляд») практикувалися безпосередні виступи по телебаченню та радіо керівників Державтоінспекції. Вагому роль

відіграла преса. Майже всі центральні, республіканські та обласні газети мали постійні рубрики, що пропагували Правила дорожнього руху. В апаратах Державтоінспекції були створені спеціальні підрозділи, де працювали, як правило, професійні журналісти. Вони взаємодіяли з редакціями республіканських, обласних газет, радіо та телебачення, готували власні матеріали. Їм належала ініціатива створення в друкованих органах республіки «автоклубів», на радіо та телебаченні – циклових передач [184].

Слід акцентувати, що пропаганда безпеки руху здійснювалася за такими напрямками:

- пропаганда юридичних питань (підвищення рівня правової свідомості);
- етичні проблеми безпеки дорожнього руху;
- зміцнення матеріально-технічної бази та впровадження нововведень у даному напрямі.

Слід зазначити, що з метою попередження дитячого травматизму, у 1988 році організовано анкетування учнів, за результатами якого у подальшому проведено вікторини «Світлофор», а також зліт юних інспекторів.

З урахуванням викладеного ми дійшли висновку, що у колишньому СРСР функціонувала загальнодержавна система забезпечення безпеки дорожнього руху. Основні повноваження у частині, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху, було покладено на Державтоінспекцію. Так, зокрема, вона визначала основні напрями підвищення рівня безпеки дорожнього руху, координувала діяльність державних органів та громадських організацій у цьому напрямі діяльності, розробляла нормативи та стандарти та контролювала їх дотриманням. Окрім того, саме Державтоінспекція відповідала за попередження та пропаганду безпеки дорожнього руху.

Проте Державтоінспекція – не єдиний орган виконавчої влади, що здійснює діяльність з попередження дорожньо-транспортних подій і пропаганди безпеки дорожнього руху. До проведення пропаганди на законодавчій основі активно залучаються «суміжні» міністерства і відомства, громадські, профспілкові і комсомольські організації. Однак, на думку І.К. Шахриманьяна:

«попри те, що функція агітації і пропаганди по безпеці дорожнього руху цілком визначилася в системі функцій органів внутрішніх справ, до теперішнього часу цей важливий напрям діяльності Державтоінспекції практично залишається без структурного оформлення. Структура агітаційно-пропагандистської служби Державтоінспекції характеризується відсутністю єдності побудови і правового забезпечення, навіть в межах республіки. Відсутній єдиний порядок освіти, фінансування, підлеглих і функціонування служби пропаганди безпеки дорожнього руху» [190, с. 3].

Четвертий етап – набуття незалежності Україною – став значним кроком для нашого суспільства. Розробка власної нормативної бази потребувала значних зусиль і зрозуміло, що пріоритет віддавався основним нормативно-правовим актам, що регулювали основні напрямки життєдіяльності держави. Питання безпеки дорожнього руху не мало на той час такої актуальності, саме тому продовжували діяти старі, ще радянські нормативно-правові акти, що регулювали питання організації та безпеки дорожнього руху.

Проте необхідність змін ставала все більше нагальною, оскільки функціонування радянських положень в багатьох аспектах суперечило новим демократичним напрямам та принципам держави нового формату. Соціалістичні надбання почали пробуксовувати та втрачали ефективність на очах, через відсутність органів що контролювали та координували виконання прийнятих актів, тому потреба в розробці власної нормативно-правової бази щодо впорядкування безпеки дорожнього руху ставала все більш актуальною.

Саме тому у 1992 році створюється Науково-дослідний центр з безпеки дорожнього руху МВС України, першим кроком якого стало запровадження в усіх обласних центрах програмного забезпечення автоматизованої інформаційно-пошукової системи збирання та обробки інформації про ДТП. Отримана інформація щодо надмірної кількості дорожньо-транспортних пригод слугувала рішучим поштовхом для стрімкого розвитку нормативно-правової бази та вжиття необхідних дієвих заходів щодо впорядкування дорожнього руху.

Уже в серпні 1993 року затверджено Правила обліку ДТП, якими встановлено єдиний порядок державного і відомчого обліку аварій. Крім того, 20.09.1993 МВС видало наказ № 512 «Про організацію роботи позаштатних співробітників Державтоінспекції», яким затверджено відповідну Інструкцію [122]. Пунктом 4.2 зазначеної Інструкції передбачено, що до прав, які позаштатний працівник може реалізувати самостійно, належить право пропагувати Правила дорожнього руху через засоби масової інформації, а також проводити індивідуально-виховну роботу з водіями.

Слід наголосити, що 31.12.1993 постановою Кабінету Міністрів України № 1094 затверджено Правила дорожнього руху в Україні, які введені в дію 01.05.1994 [127]. Через три роки (1997 р.), з прийняттям Кабінетом Міністрів України постанови про затвердження Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України [125], завершився процес структуризації ДАІ.

Здійснюючи пропаганду безпеки дорожнього руху, Державтоінспекція роз'яснювала серед населення закони, інші нормативні документи, акти з питань забезпечення безпеки дорожнього руху; використовувала з цією метою засоби масової інформації, а також власні видання, кіно- відео- і друковану продукцію, проводила огляди, конкурси, змагання, сприяла організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми, Правил дорожнього руху (ст. 4 п. 28) [125].

Крім того, п. 18 ст. 4 Положення про Державну автомобільну інспекцію МВС України передбачено вжиття ДАІ, разом з відповідними центральними і місцевими органами виконавчої влади та організаціями, дієвих заходів щодо запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, а також дотримання Правил дорожнього руху неповнолітніми. ДАІ надавало правову допомогу і необхідну інформацію про умови дорожнього руху його учасникам, особливо неповнолітнім, інвалідам, громадянам похилого віку; брало участь у розробці нормативних документів щодо створення безпечних умов для

пересування найбільш незахищених учасників дорожнього руху – дітей, інвалідів, велосипедистів і людей похилого віку (ст. 4 п. 26; 27) [125].

За результатами аналізу нормативно-правових документів у частині, що стосується основних напрямів діяльності Державтоінспекції з пропаганди Правил дорожнього руху, з'ясовано, що ними є:

- забезпечення організації пропаганди безпеки дорожнього руху у засобах масової інформації;
- розробка та висвітлення соціальної реклами щодо пропаганди безпеки дорожнього руху, а також аудіовізуальної продукції;
- проведення спеціальних заходів з безпеки дорожнього руху;
- забезпечення взаємодії підрозділів ДАІ з органами освіти;
- роз'яснення законодавства про безпеку дорожнього руху та Правил дорожнього руху;
- проведення масових заходів з даної тематики.

Крім цього, слід зазначити, що на початку 21 століття проблема аварійності на дорогах вийшла на міжнародний рівень. Вперше в історії до цієї проблеми звернулася Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй (ООН). Почався новий етап в національній політиці України, направлений на підвищення безпеки дорожнього руху і побудований на основі конкретних рекомендацій ООН.

У той же час, з метою виправлення ситуації, що склалася за попередні роки в Україні, здійснювалися заходи щодо реалізації двох цільових програм: Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 456 [112] (розрахована на період до 2001 року), та Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року № 56-р [131].

Окрім цього, важливу роль відіграв Указ Президента «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» № 1121 від 20.11.2007 [119], яким забезпечувалося розроблення Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на 2009-2012 роки, а також впровадження з 2008 року в загальноосвітніх навчальних закладах комплексної програми вивчення правил безпечної поведінки на вулицях та дорогах.

У травні 2011 року Урядом України схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, метою якої є навчання та перепідготовка учасників дорожнього руху, застосування засобів активної та пасивної безпеки учасниками дорожнього руху [132].

З метою збереження життя людей та підвищення рівня безпеки дорожнього руху 14 червня 2017 року було прийнято Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, на основі якої повинні бути розроблені план заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року.

У рамках реформування МВС України з 07.11.2015 по 16.01.2016 ДАІ був реорганізований в Департамент управління превентивної діяльності Національної поліції України.

А з жовтня 2016 року та дотепер виконання всіх цих, а також цілого ряду інших завдань покладено на працівників Управління патрульної поліції Департаменту патрульної поліції (наказ Департаменту патрульної поліції Національної поліції України від 17.01.2016 № 38).

Підсумовуючи, можна стверджувати, що Україна, як одна з правонаступниць СРСР, пройшла значний історичний розвиток від започаткування основ дорожнього руху, його правил, примітивних понять безпеки дорожнього руху та перших спроб її забезпечити до небувалого піднесення пропагандистської діяльності загальносоюзного масштабу.

Таким чином, проведений нами історичний аналіз розвитку законодавства щодо здійснення пропаганди безпеки дорожнього руху показує, що для

успішного проведення роботи з пропаганди потрібним є, по-перше, чітке нормативне закріплення цілей, завдань, функцій, суб'єктів і об'єктів пропаганди; по-друге, регламентована законом участь в цій роботі державних органів (правоохоронних структур, органів транспорту, культури, освіти, засобів масової інформації тощо) і громадських організацій; по-третє, комплекс взаємодіючих організаційних і практичних заходів, спрямованих на вдосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху і його пропаганди, побудований на чіткій нормативній базі, в основі якої повинні лежати комплексний аналіз ситуації, науковий підхід і передовий досвід проведення цієї роботи.

Удосконалення правових норм, які становлять основу державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, сприятиме створенню відповідних умов для підвищення дисципліни учасників дорожнього руху.

1.2. Поняття, система та механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху.

Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху», на жаль, законодавством України не передбачено, що суттєво ускладнює процес безпосереднього забезпечення пропагандистської діяльності. Оскільки пропаганда БДР є одним із видів пропаганди взагалі, поряд із політичною, моральною, економічною й іншими її видами, то для її повного дослідження слід спочатку з'ясувати ключові поняття та систематизації пропаганди.

Великий енциклопедичний словник визначає пропаганду (від лат. *propaganda* – те, що підлягає поширенню) як розповсюдження політичних, філософських, наукових та інших ідей в суспільстві; в більш вузькому сенсі – формування у мас певного світогляду [20, с. 969].

На думку В.П. Горбатенка, пропаганда (новолат. *propaganda*, від лат. *propagare* – поширювати, розповсюджувати) – це діяльність, що передбачає

системне поширення, поглиблене роз'яснення соціально-політичних, економічних, правових поглядів, ідей, теорій та забезпечує формування у суспільстві певних настроїв, закріплення у свідомості громадян тих чи інших цінностей, орієнтацій, уявлень з метою максимального розширення кола прибічників відповідної ціннісної системи [180].

Дане трактування дещо відрізняється за змістом від визначення Великого енциклопедичного словника, в ньому вже йдеться про «діяльність», що вказує на більш широкий спектр активних дій та завдань порівняно з «розповсюдженням», окрім цього, доповнено поняття «системне поширення», що вказує на «постійний, систематичний характер».

Ще більш глибоке визначення пропаганди дає Юридична енциклопедія, що сьогодні є першим в Україні багатотомним систематизованим зводом знань про державу і право, яка визначає, що пропаганда – це діяльність, спрямована на поширення певних ідей, учень і поглядів серед визначених цільових груп або соціуму в цілому з метою формування в них відповідних світоглядних позицій [198].

Вказане визначення схоже з фіксацією поняття «пропаганда» зі словником Української радянської енциклопедії, однак у наведеному трактуванні з'являється результат впливу пропаганди на людські спільноти, зокрема формування в них відповідних світоглядних позицій.

Таким чином, можна дійти висновку, що пропаганда впливає на розумові процеси величезних мас людей через різні емоційні, образні, пізнавальні механізми, переводить суспільну свідомість на якісно новий рівень, формуючи нові поведінкові моделі й інститути громадянського суспільства.

Як зазначалося вище, оскільки на українському законодавчому рівні дефініція досліджуваного терміна відсутня, з метою пошуку визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху» спробуємо проаналізувати праці з пропаганди/профілактики безпеки дорожнього руху деяких вітчизняних та зарубіжних вчених.

Слід зазначити, що деякі питання безпеки дорожнього руху, особливо що стосується пропаганди та профілактики, досліджували такі вчені, як І. Шахриманьян – у роботі «Діяльність органів внутрішніх справ щодо пропаганди безпеки дорожнього руху» (визначено поняття та основні напрями пропагандистської діяльності щодо забезпечення безпеки руху), М. Попов – у роботі «Організація, форми і методи пропаганди безпеки дорожнього руху» (розкрито завдання Державтоінспекції з підвищення безпеки дорожнього руху, форми та методи проведення роз'яснювальної роботи із забезпечення безпеки дорожнього руху, принципи підготовки та використання агітаційних матеріалів, а також організації масових заходів), М. Веселов – «Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні» (розроблено пропозиції щодо вдосконалення адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та їх впровадження в нормативне регулювання і практичну діяльність), В. Смородина – «Організаційно-правові засади пропаганди безпеки дорожнього руху» (проведено дослідження організаційно-правових основ пропаганди безпеки дорожнього руху), М. Каймачников – «Пропаганда безпеки дорожнього руху в літній оздоровчий період. Використання засобів наглядної агітації у справі вихованні учасників дорожнього руху», С. Пеленов – «Пропаганда безпеки дорожнього руху на сторінках різних видань», В. Новіков «Адміністративно-правові основи профілактики правопорушень правил дорожнього руху», В. Жульов «Громадськість у боротьбі з дорожньо-транспортними пригодами», О. Міленін «Правосвідомість учасників дорожнього руху» (обґрунтовано значення безпеки людини як базової та провідної ідеї, що повинна спрямовувати формування правової свідомості громадян у галузі дорожнього руху, забезпечення пріоритету загальнолюдських цінностей над суто інструментальними засобами регулювання дорожнього руху).

Як бачимо, проблема забезпечення профілактичної та пропагандистської діяльності є актуальною в наукових колах, проте, зважаючи на проведення реформування даної сфери, зазначені наукові праці не відповідають сучасній

концепції безпеки дорожнього руху, не враховано і сучасний світовий досвід, коли формується європейський вектор розвитку нашої держави.

Вперше визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху» надається І.К. Шахріманьяном, який визначає її як діяльність, що проводиться державними органами та громадськими організаціями з метою попередження аварійності на автотранспорті шляхом доведення до відома населення і зацікавленим посадовим особам відомостей, необхідних для безпечної участі в дорожньому русі, і переконання їх в обов'язковості ретельного дотримання правил, нормативів і стандартів у сфері дорожнього руху, а також моральних та етичних норм, виконання яких забезпечує загальну культуру дорожнього руху [192, с. 10].

Пізніше цим же автором дається інше визначення: «діяльність, що проводиться державними органами та громадськими організаціями з метою попередження аварійності на автотранспорті шляхом доведення до відома населення і зацікавленим посадовим особам відомостей, необхідних для безпечної участі в дорожньому русі, і переконання їх в обов'язковості ретельного дотримання правил, нормативів і стандартів у сфері дорожнього руху, а також моральних і етичних норм, виконання яких забезпечує загальну культуру дорожнього руху» [190].

З урахуванням сучасних реалій дане визначення було б доцільно розширити, видозмінити, оскільки основні зусилля повинні бути зосереджені не стільки на поширенні інформації, скільки на зміні з її допомогою свідомості учасників дорожнього руху. На думку О.Л. Міленіна, «правосвідомість у галузі дорожнього руху є одним з різновидів правосвідомості, яка характеризує ставлення до правових явищ в окремій сфері людської життєдіяльності, виступає у вигляді цілісної системи поглядів, переконань, уявлень, оцінок, настроїв, почуттів як усього суспільства, так і окремих соціальних груп (передусім, учасників дорожнього руху), що спрямована на встановлення такого правового режиму, котрий гарантував би безпечну реалізацію прав і обов'язків під час дорожнього руху, повну беззастережну безпеку його учасників» [71, с. 138-139].

Пропаганда володіє великим арсеналом методів переконування, метою застосування яких є вплив на погляди й ідеї суспільства.

Від пропаганди слід відрізнити агітацію. Юридична енциклопедія визначає агітацію як публічне колективне або індивідуальне поширення теорій, концепцій, ідей або лозунгів серед певного кола осіб з метою впливу на них, переконування їх у чому-небудь і спонукання до певних дій [197, с. 36]. Її відмінна риса – короткочасність інтервалу між закликком і дією, що, зокрема, є одним з основних показників ефективності агітації, тобто чим меншим є цей часовий інтервал, тим вищою – ефективність, і навпаки. Як засоби агітації можуть використовуватися: бесіди, мітинги, засоби масової інформації, плакати тощо.

Основна відмінність агітації від пропаганди полягає в домінуванні в агітації емоційного елемента і широкого використання масових кампаній. Крім того, агітація може перериватися, тоді як пропаганда повинна вестися постійно – навіть короткочасна перерва знижує її ефективність. Агітація практично неефективна без попередньої (або паралельної) пропагандистської роботи. Тобто пропаганда – це більш стратегія, у свою чергу, агітація – це тактика.

Як пропаганда, так і агітація повинні бути обов'язково інформаційні, хоча і не однаковою мірою.

Інформація, згідно з Великим енциклопедичним словником, – це повідомлення відомості, інформування про якусь подію, факт, діяльності тощо (від латинського *information* – виклад, роз'яснення) [20, с. 969].

Відповідно до Закону України «Про інформацію», інформація – будь-які відомості та/або дані, які можуть бути збережені на матеріальних носіях або відображені в електронному вигляді [115].

Сьогодні інформація – надзвичайно цінний ресурс та передумова дій політичних суб'єктів, що дозволяє їм ефективно взаємодіяти у цій сфері. Відповідно, інформація є матеріалом для пропагандистських повідомлень, основою, яка набуває різноманітних інтерпретацій у процесі переконуючого впливу.

Слід зазначити, що наведені визначення понять показують, що агітація, пропаганда та інформація мають різні механізми впливу, використовують різні методи та прийоми, в той же час вони досить тісно переплітаються між собою. На відміну від інформації, пропаганда та агітація обов'язково несуть в собі потужний ідеологічний заряд, тут не можна зводити справу лише до науково-технічного, нормативного та інструктивного аспектів.

За допомогою ідеологічного впливу на населення можна сформувати на науковій основі свідоме ставлення до неухильного виконання правил дорожнього руху, а також відповідального ставлення не лише до власної безпеки та своїх пасажирів, а і до безпеки інших водіїв та пішоходів, які зустрічаються під час участі у дорожньому русі.

За результатами проведеного дослідження з'ясовано, що пропаганда умовно поділяється на: усну пропаганду (доповідь, виступ, лекція, звіт, повідомлення, бесіда, зустріч, дискусія, розмова та ін.), наочну пропаганду (плакат, листівка, гасло, фотогазета, стінгазета, карикатури, виставка) та засоби масової інформації (кіно, газети, журнали, радіо, телебачення, цирк, естрада, театр).

Традиційні засоби пропаганди БДР повинні бути адаптовані до нових умов життя суспільства. Так, кіно, лекції, бесіди мають поєднуватися з інформаційними технологіями, більш сучасними інформаційними формами поширення знань у сфері дорожнього руху, з використанням комп'ютерних і телекомунікаційних технологій, завдяки яким значно зростає швидкість поширення інформації.

Що стосується системи пропаганди, то це сукупність фундаментальних ідейних положень, а також цілісна система організаційних принципів, норм і правил, що застосовуються в пропагандистській діяльності. Поняття «система пропаганди» є основним щодо всіх інших понять, пов'язаних з теорією і практикою пропаганди.

Слід зазначити, що сучасна система управління суспільною свідомістю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має в своєму арсеналі досить

широкий спектр методів, що дозволяють управляти окремими індивідами і різними соціальними групами. Згідно з базовою класифікацією методів державного управління існують два типи методів державного управління:

1) переконання – система заходів правового та неправового характеру, які проводяться державними та громадськими органами, що виявляється у здійсненні виховних, роз'яснювальних та заохочувальних методів, спрямованих на формування у громадян розуміння необхідності чіткого виконання законів та інших правових актів;

2) примус – психологічний або фізичний вплив державних органів (посадових осіб) на певних осіб, з метою спонукати, примусити їх виконувати правові норми [9].

Як зазначає В.І. Жульов, «основні положення, пов'язані із співвідношенням заходів переконання і примусу в боротьбі зі злочинністю, в цілому стосовно попередження дорожньо-транспортних злочинів не мають яких-небудь винятків» [46, с. 206].

Застосування методів примусу в сучасному демократичному суспільстві дуже обмежено. Тим більш, що переконання охоплює основну групу методів діяльності держави, тому прийнятим є використання другої групи методів, за допомогою яких здійснюється опосередковане управління людьми і організаціями. Тобто не прямими директивами, а з використанням певних методів впливу на суспільну свідомість і поведінку.

На думку М.І. Еропкина, «зміст методу переконання дуже різноманітний і виражається в діяльності держави, що сприяє набуттю масами власного політичного досвіду, у виховній, організаторській і агітаційно-пропагандистській роботі, в роз'ясненні рішень уряду, в критиці антигромадських вчинків, у показі і поширенні кращого, передового досвіду, у широкій системі заохочень» [4, с. 131].

Надзвичайно важливо переконати громадян у тому, що дотримання правил дорожнього руху та відповідальність за дбайливе ставлення до учасників

дорожнього руху лежить на кожному, і більшість ДТП може бути упереджено не інакше, як законослухняною поведінкою цих учасників.

Оскільки пропаганду більшою мірою можна віднести до форми переконання, а також урахувавши те, що метод переконання застосовується практично усіма суб'єктами управління, розглянемо його детальніше. Так, Р.А. Калюжний вважає, що переконання виступає як засіб і профілактика правопорушень, зміцнення державної дисципліни, який формує суспільну свідомість, переконує населення в обґрунтованості й необхідності встановлених державою правил і здійснюваних нею заходів. До методів переконання вчений відносить: роз'яснення, навчання, обґрунтування, заохочення, пропаганду тощо [48, с. 36-42].

У свою чергу, В.І. Жульов наголошує на важливості використання методу переконання у роботі щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху: «Розширення ролі правових норм у попередженні дорожньо-транспортних пригод потребує забезпечення їх фактичного виконання. Численні дослідження свідчать, що положення, які отримали статус правової норми, виконуються далеко не завжди. Правопорушення допускаються не тільки в силу антигромадської та асоціальної установки особистості, але і внаслідок недостатньої інформації, малоефективного впливу апарату переконання, відсутності необхідного контролю. Тільки наполеглива виховна робота, використання засобів масової інформації можуть помітно поправити справу» [46, с. 206].

Як слушно зазначає О. Ю. Салманова, «переконання як засіб забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху становить систему заходів виховного і заохочувального характеру, спрямованих на формування в учасників дорожнього руху (тобто, практично, у всіх громадян) звички добровільно виконувати вимоги правових норм, що діють у цій сфері» [152].

Нам імпонує позиція О.Р. Сачовської, на думку якої метод переконання повинен бути основним методом діяльності органів державного управління, що передбачає систематичну роботу на переконання мас в необхідності належної

поведінки учасників управлінських суспільних відносин, суворого дотримання ними встановлених державою правил. Роз'яснення цілей держави, проектів законів, урядових програм, що проводяться владою тощо, необхідно тому, що вони зачіпають інтереси більшості громадян і повинні бути їм зрозумілі. Переконавання виступає і як засіб профілактики правопорушень, зміцнення державної дисципліни [153].

Основними елементами процесу пропаганди є її суб'єкт (соціальна група, інтереси якої виражає пропаганда) і об'єкт (аудиторія або соціальні спільності, яким адресована пропаганда).

Основоположними у процесі пропаганди є соціальні інтереси її суб'єктів, їх співвідношення з інтересами суспільства в цілому і окремих груп, до яких вона звернена. Це визначає зміст пропаганди і робить вирішальний вплив на вибір форм, методів і засобів пропаганди (радіо, телебачення, преса, система лекційної пропаганди тощо).

Суб'єкти пропаганди безпеки дорожнього руху визначалися І.К. Шахріманьяном як «організації та установи, які здійснюють спільно з органами внутрішніх справ та засобами масової інформації пропаганду безпеки дорожнього руху» [190].

Що стосується об'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху, то тут існує дві позиції: перша – до об'єктів відносять лише учасників дорожнього руху; друга, яка нам більше імпонує, об'єктами профілактичних та пропагандистських заходів повинні бути всі компоненти дорожнього руху: людина – автомобіль – дорога [46, с. 205]. Так, наприклад, начальники автогосподарств, з якими проводиться робота щодо роз'яснення нормативних актів, виступають не як учасники дорожнього руху, а як посадові особи, від дій яких залежить безпека дорожнього руху.

Проте слід наголосити, що не слід поєднувати такі поняття, як «пропаганда» та «навчання». Ми дотримуємося погляду Е.А. Козловської, яка стверджує, що навчання, на відміну від пропаганди, є педагогічним процесом, у ході якого під керівництвом спеціально підготовленої особи (педагога,

пропагандиста та ін.) реалізуються суспільно зумовлені завдання з формування знань, спеціальних умінь, навичок і певного досвіду [56, с. 20].

Мета рекламно-пропагандистської діяльності – «поширення знань з проблем безпеки дорожнього руху та діяльності Державтоінспекції: адміністративного законодавства, розшуку викраденого автотранспорту, реєстрації транспорту, аналізу і прогнозу дорожньо-транспортних пригод, профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму тощо» (Є.А. Козловська) [56, с. 20]; «доведення до свідомості людей змісту пропагандистських повідомлень. Цей зміст має бути сприйнято так, щоб привести до зміни в системі поглядів відповідно до наміру пропагандиста» (Л. Войтасік) [23, с. 254]; «попередження аварійності на автотототранспорті» (І.К. Шахріманьян) [190].

На наш погляд, вказані визначення мети пропагандистської діяльності у досліджуваному напрямі варто доповнити такими поняттями, як: зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму, смертності на дорогах, підвищення захищеності учасників дорожнього руху.

Досягнення цієї мети, на нашу думку, можливо за допомогою вирішення таких завдань: – підвищення культури учасників дорожнього руху; формування позитивного образу працівника патрульної поліції при використанні різних механізмів впливу на свідомість учасників дорожнього руху; активне використання можливостей ЗМІ та створення режиму ділового партнерства і взаємної довіри із засобами масової інформації; зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму, розвиток програм навчання дітей різного віку безпечній поведінці на дорогах; поширення позитивного досвіду організації роботи з профілактики травматизму, взаємодія з громадськими організаціями; роз'яснення законодавства, чинного у сфері руху, правил, нормативів і стандартів, що відносяться до безпеки дорожнього руху; поширення соціально-профілактичних технічних знань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; організація соціально-профілактичних і виховно-пропагандистських заходів щодо формування у населення знань, умінь і навичок безпечної поведінки на

вулицях та дорогах; активізація впровадження нових форм пропаганди безпеки дорожнього руху; «пропаганда пропаганди», тобто залучення до діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху громадян, організацій, установ, державних і громадських об'єднань тощо.

Способи пропаганди безпечної поведінки учасника дорожнього руху сьогодні складаються з таких рівнів:

1-й рівень – засоби масової інформації (телебачення, радіо, газети, журнали, глобальна система Internet);

2-й рівень – інформація, отримана в процесі навчання в школі, вузі, на курсах підготовки водіїв та в інших навчальних закладах;

3-й рівень – несистемні (випадкові) джерела інформації.

Серед принципів пропаганди вирізняють: плановість; масовість та ініціативність; комплексність і координація пропагандистських зусиль; науковість.

Як зазначає Н.В. Якубенко, завдання, які вирішуються завдяки пропаганді безпеки дорожнього руху, віднесені до групи загальнодержавних заходів, а також до вдосконалення діяльності служб безпеки дорожнього руху [199].

На думку І.К. Шахріманьяна, «пропаганда безпеки дорожнього руху повинна розглядатися як підсистема великої і складної системи профілактичної діяльності органів внутрішніх справ. Попередження дорожньо-транспортних пригод входить в широкую систему заходів, спрямованих на підтримання громадського порядку в країні» [192].

Нам імпонує позиція В.А. Мисливого, який акцентує на тому, що попередження/пропаганда ДТП – складний, але керований соціальний процес, що вимагає реалізації комплексу економічних, технічних, правових, культурних, виховних, психологічних та інших заходів, які є складовою частиною загальної системи соціальної профілактики правопорушень [70, с. 10-14].

Поняття ефективності пропаганди в найбільш загальному вигляді означає відношення отриманого результату до мети дії. Пропаганда та реклама

відносяться до таких сфер діяльності, де методи соціологічних досліджень є єдиними або найбільш надійними при визначенні їх ефективності.

Останнім часом завдання оцінки ефективності пропаганди та реклами не обмежуються аналізом сукупного результату, а трактуються як досягнення заданого ступеня впливу на сукупний результат. Ефективність пропаганди, перш за все, проявляється у мірі її впливу на свідомість, погляди, переконання, дії людей. Вона може визначатися також ступенем узгодженості впливу всієї системи пропаганди для досягнення сукупного результату.

Проаналізувавши наведені вище твердження, ми дійшли висновку, що пропаганда безпеки дорожнього руху – це комплекс скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної влади і місцевого самоврядування, а також громадськості, спрямованих на підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху, формування у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, дбайливого ставлення до власної безпеки та безпеки оточуючих, виховання свідомого ставлення до неухильного виконання правил дорожнього руху на підставі єдиних нормативно закріплених задач, принципів, функцій та методів пропаганди дорожньої безпеки. На наш погляд, сформульоване визначення досить повно охоплює всі необхідні та суттєві ознаки, які притаманні пропаганді безпеки дорожнього руху.

Водночас М.П. Бакулін вважає, що «упорядкована достовірна щоденна інформація у вигляді пропаганди правових норм, що обмежують небезпечну поведінку учасників дорожнього руху, може значно вплинути на зменшення ДТП. При цьому її вплив є важливим як на окремого індивіда суспільства, так і на соціальні групи суспільства. І в даному випадку під впорядкованим, тобто цілеспрямованим і систематичним впливом на свідомість індивідів і суспільних груп, які формують у них стійкі уявлення, переконання і почуття в правовій сфері, розуміють пропаганду правових норм учасників дорожнього руху. У ході засвоєння пропагованих норм відбувається правове виховання учасників дорожнього руху» [10].

Саме тому пропонуємо доповнити Закон України «Про дорожній рух» розділом «Пропаганда безпеки дорожнього руху», в якому визначити сутність, мету, завдання, принципи пропаганди безпеки дорожнього руху, права та обов'язки суб'єктів та об'єктів пропаганди.

Слід зазначити, що адміністративно-правовий механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху має важливе практичне значення для подальшого вдосконалення законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху, а також для вдосконалення правозастосовної практики у цій сфері.

На думку В.Ф. Муцко, «адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху – це процес застосування державними органами влади спеціальних методів впливу на функціонування суспільних відносин з приводу переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів з метою мінімізації ризику заподіяння шкоди життю, здоров'ю, власності та іншим правам учасників такого руху, а також зменшення кількості та тяжкості ДТП» [72, с. 10].

У свою чергу, С.А. Комісаров пропонує розуміти адміністративно-правову організацію забезпечення безпеки дорожнього руху як урегульовану нормами адміністративного права скоординовану виконавчу та розпорядчу діяльність суб'єктів управління у сфері безпеки дорожнього руху, спрямовану на реалізацію положень законодавства, організацію обліку, контролю та нагляду за розвитком дорожньої інфраструктури, технічним станом транспортних засобів, розпорядження матеріальними та фінансовими ресурсами, кадрової роботи, та пов'язану із використанням моральних і матеріальних стимулів, застосуванням дисциплінарних та адміністративних заходів з метою ефективного впливу на об'єкти управління, підвищення рівня безпеки дорожнього руху [60].

На думку М.М. Долгополової, діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху слід розуміти як систему дій щодо забезпечення безпечного переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів дорогами, що регламентується державними

органами і проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які перешкоджають продовженню цього процесу [40, с. 6].

Що ж стосується адміністративно-правового забезпечення прав учасників дорожнього руху, то, як вдало наголошує В.В. Головка, це «регламентована нормами законодавства діяльність органів державної влади, зміст якої становить створення умов для реалізації, охорони та захисту прав громадян як учасників дорожнього руху за допомогою адміністративно-правових засобів. До таких засобів віднесено засоби переконання та примусу, засоби адміністративного судочинства та засоби безпосереднього, прямого та опосередкованого захисту суб'єктів господарювання» [26, с. 7-8].

На особливу увагу заслуговує думка Т.О. Гуржія, який адміністративно-правову охорону безпеки дорожнього руху визначає як урегульовану нормами адміністративного права діяльність органів (посадових осіб) публічної влади, закладів, підприємств, установ, організацій, громадян та їхніх об'єднань, котра спрямовується на профілактику дорожньо-транспортної аварійності, виявлення та припинення порушень загальнообов'язкових правил, норм і стандартів у сфері БДР, а також притягнення до відповідальності винних осіб з метою забезпечення стабільного, безпечного й продуктивного функціонування вітчизняного автомобільного транспорту [31].

На підставі вищевказаних міркувань сформулюємо визначення поняття «адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху» як урегульованої нормами адміністративного права діяльності суб'єктів пропаганди з поширення знань, які стосуються питань забезпечення безпеки дорожнього руху, стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху, а також підвищення їх рівня правосвідомості.

З метою визначення змісту поняття «механізм адміністративно-правового забезпечення пропаганди БДР» спробуємо спочатку проаналізувати сутність загального поняття «механізм адміністративно-правового регулювання».

Так, наприклад, О. Ф. Скакун вважає, що механізм правового регулювання – це взята в єдності система правових засобів, способів і форм, за допомогою

яких нормативність права переводиться в упорядкованість суспільних відносин, задовольняються інтереси суб'єктів права, встановлюється і забезпечується правопорядок [154]. Також В. Хропанюк під механізмом адміністративно-правового регулювання пропонує розуміти систему правових засобів, за допомогою яких здійснюється упорядкування суспільних відносин відповідно до мети й завдань правової держави. Структура такого механізму, на його думку, полягає у нормах права, правовідносинах та актах реалізації юридичних прав і обов'язків [186].

На думку С.Г. Стеценка, механізм адміністративно-правового регулювання – це сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється правове регулювання суспільних відносин у сфері адміністративного права [166]. Зазначимо, що подібної позиції дотримується і Т.О. Коломoeць: «механізм адміністративно-правового регулювання становить собою сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється правове регулювання суспільних відносин у сфері адміністративного права» [57].

Водночас, досліджуючи адміністративно-правові засади пропаганди БДР, необхідно вказати, що змістовною ознакою механізму адміністративно-правового забезпечення пропаганди БДР є наявність мети – запобігання ДТП, стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху, а також підвищення їх рівня правосвідомості. Мета механізму адміністративно-правового забезпечення пропаганди БДР досягається за допомогою певних засобів, що є шляхами юридичного впливу на поведінку суб'єктів та об'єктів державного управління у цій сфері.

На думку В.В. Доненка, адміністративно-правові засоби складають найчисельнішу, найпотужнішу та найефективнішу групу правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху [43]. Таким чином, засоби забезпечення пропаганди БДР є різними за своєю природою і функціональним призначенням, але їх сукупність становить формальну ознаку механізму адміністративно-правового забезпечення БДР.

Підсумовуючи, ми дійшли висновку, що під поняттям механізму адміністративно-правового регулювання пропаганди БДР слід розуміти певну сукупність адміністративно-правових засобів, які забезпечують безпосередній юридичний вплив на поведінку суб'єктів та об'єктів суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з метою забезпечення її ефективності.

Ефективність функціонування цілісного механізму адміністративно-правової охорони відносин у сфері безпеки дорожнього руху передусім залежить від системи адміністративно-правових норм, які передбачають порядок застосування заходів протидії порушенням правил, норм і стандартів у зазначеній сфері (С. Комісаров, В. Развадовський) [60; 144].

Слід наголосити, що вивчення механізму адміністративно-правового регулювання пропаганди БДР неможливе без встановлення його складових елементів: норм адміністративного права та їх зовнішнього вираження (джерела адміністративного права; публічна адміністрація й принципи її діяльності; індивідуальні акти публічної адміністрації; адміністративно-правові відносини; форми адміністративного права; методи адміністративного права; адміністративно-правові режими; тлумачення норм адміністративного права; адміністративні процедури) [6]. Вказані елементи, на нашу думку, входять до механізму адміністративно-правового регулювання пропаганди БДР. Важливим є те, що потреба забезпечення ефективної пропагандистської діяльності у сфері БДР вимагає від публічної адміністрації встановлення норм права підзаконного характеру. Це викликано тим, що загальні норми і правила поведінки, сформульовані у законах, не в змозі охопити всі аспекти адміністративно-правового регулювання пропаганди БДР, врегулювати її в усіх подробицях, тому і виникає необхідність конкретизації та деталізації законодавчих норм до стадії їх застосування.

Як свідчить зарубіжний досвід, оптимізація галузевого законодавства та системи управління безпекою дорожнього руху виступають ключовим етапом й водночас неодмінною запорукою успіху масштабних реформ, спрямованих на

зменшення соціально-економічного тиску дорожньо-транспортних пригод [167, с. 66-77].

Сьогодні перелік нормативно-правових актів, у яких регламентуються положення щодо безпеки дорожнього руху, є надзвичайно великим, зокрема це: закони України: «Про Національну поліцію», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» та багато інших.

Не дивлячись на те, що зміни до цих нормативних актів вносились десятки разів, вони не відповідають вимогам сучасності, дублюють деякі норми між собою, містять протиріччя, створюють правові колізії, а тому потребують модернізації та реструктуризації. Окрім того, відсутнє чітке нормативне закріплення ключових понять пропаганди БДР, забезпечення пропаганди БДР, її цілей, завдань і функцій, а також обов'язків суб'єктів пропаганди, в галузі профілактики ДТП.

Нам імпонує позиція Т.О. Гуржія, який вважає, що нечіткий і нерациональний розподіл повноважень суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху призводить до міжвідомчих конфліктів, взаємного перекладання відповідальності за допущені прорахунки та, в кінцевому підсумку, – до провалів на найважливіших ділянках роботи [30]. Саме тому необхідно чітко визначити, які питання можуть і повинні бути вирішені на державному, місцевому рівнях, визначити ступінь відповідальності за конкретними напрямками діяльності.

Сфера діяльності публічної адміністрації породжує адміністративно-правові відносини, в якій сторони беруть участь як носії прав і обов'язків, встановлених і забезпечуваних адміністративно-правовими нормами [21].

На думку В. Колпакова, адміністративно-правові відносини – це результат впливу адміністративно-правових норм на поведінку суб'єктів сфери державного управління, унаслідок якого між ними виникають сталі правові зв'язки державно-владного характеру [59].

Виникненню, зміні чи припиненню правовідносин передують юридичні факти, під якими в теорії права розуміються різного роду дії та події, які називають життєвими обставинами. Ці обставини вказуються у гіпотезах правових норм, коли вони виникають у реальному житті. Це призводить до того, що у визначених суб'єктів або з'являються взаємні права й обов'язки, тобто виникають правовідносини, або відбувається зміна цих правовідносин (обсягу чи змісту зазначених прав і обов'язків, складу суб'єктів), або правовідносини припиняються – зазначені права й обов'язки зникають. Залежно від породжуваних ними наслідків юридичні факти можуть бути класифіковані на правоутворюючі, правозмінюючі і правоприпиняючі [80].

Таким чином, досягти позитивного результату у справі пропаганди безпеки дорожнього руху можна тільки спираючись на нормативно закріплену систему рекламно-пропагандистської діяльності, що ґрунтується на єдиних поняттях, принципах, прийомах і методичних підходах, зазначених вище (таку думку підтримують 78% опитаних нами респондентів).

1.3. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху

Зважаючи на тяжкість наслідків від дорожньо-транспортних подій, перед державою, в якій людина, її життя і здоров'я є найвищою соціальною цінністю, постає питання щодо необхідності у здійсненні невідкладних комплексних заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі здійснення пропаганди з використанням усіх наявних можливостей, а також вдосконалення законодавчого регулювання з цих питань.

З метою скорочення смертності та травматизму від ДТП Генеральною Асамблеєю ООН було проголошено Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки. З метою виконання Глобального плану щодо Десятиліття дій на національному рівні, багатьма країнами розпочато проведення ряду заходів,

спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху шляхом розробки національних планів з проведення Десятиліття, введення нових законів, покращення виконання чинного законодавства.

Зокрема, у 2010 році Євросоюзом було поставлено мету щодо зменшення смертності на дорогах до 2020 року на п'ятдесят відсотків. Для цього щороку проводиться звіряння поточних результатів.

Перші кроки у цьому напрямі Україна зробила проголосивши 11 травня 2011 року відкриттям Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху. Проте конкретних завдань у сфері безпеки дорожнього руху не визначила, всі заходи державних органів спрямовані на загальне «покращення», «поліпшення», «вдосконалення» тощо. Така ж ситуація склалася і на місцевому рівні, органи самоврядування не ставлять перед собою чіткі визначені цілі у сфері безпеки руху, у тому числі здійснення у цьому напрямі діяльності пропаганди. Такі ініціативи, як правило, мають три проблеми: перша – вони базуються на чийсь думці чи суб'єктивному рішенні, а не на науково обґрунтованих моделях і перевірених практиках, друга – відсутність чітких вимірюваних цілей, не мають фокусу – зазвичай їхні цілі сформульовані дієсловами «сприяти», «покращити», «збільшити» тощо, третя – не проводиться ретельний аналіз успішності цих заходів чи програм, відтак ані суспільству, ані авторам ініціатив насправді невідомо, чи ці заходи, нормативні зміни, програми або проекти мали взагалі хоч якийсь ефект, і якщо так, то який?

Прикладами таких заходів за декілька останніх років є розміщення соціальної зовнішньої реклами ДАІ у 2012-2014 роках, запровадження обов'язкового користування денним світлом фар у 2013 році, «Місячник безпеки дорожнього руху» у 2016 році, «Тиждень безпеки дорожнього руху» у 2017 році, зміни до КУпАП про значно жорсткіші санкції за ст. 130 (водіння у нетверезому стані) та ін. Практично будь-який захід, програма чи проект держави у сфері безпеки дорожнього руху має перелічені вище фундаментальні недоліки.

Як доцільно зауважив Сопільник Л.І., «існування такої складної динамічної системи, як дорожній рух, неможливе без правової регламентації,

більш того, саме правове забезпечення є тим елементом, який у сучасних умовах забезпечує повноцінний розвиток і оптимальний рівень ефективної організації дорожнього руху» [158]. Хоча нормативно-правова база з безпеки дорожнього руху в Україні є досить розвиненою, рівень безпеки дорожнього руху – на порядок нижчий, ніж в європейських країнах. Це говорить про наявний ряд проблем у цій сфері, відтак виникає потреба у комплексному перегляді та оновленні нормативно-правових актів з безпеки дорожнього руху в Україні.

Слід зазначити, що дослідженню питань з правового забезпечення дорожнього руху присвячено низку науково-теоретичних праць таких вчених, як Бесчастний В.М., Веселов М.Ю., Гаркуша А.В., Гуржій Т.О, Гусаров С.М., Доненко В.В., Долгополова М.М., Єгупенко В.В., Міленін О.Л., Подоляка А.В., Разводовський В.Й., Салманова О.Ю., Собакарь А.О., Сопільник Л.І., Стоцька М.М. та ін.

За результатами аналізу наукових досліджень у даному напрямі ми дійшли такого висновку: 30,8% з них стосуються питання забезпечення безпеки дорожнього руху; 17,1% – деяких аспектів відповідальності (як кримінальної, так і адміністративної); 8,6% – правового регулювання; у 4,3% розкрито питання пропаганди та державного контролю; 2,9% стосуються питань щодо кваліфікації порушень та правового режиму. Як бачимо, проблеми пропаганди безпеки дорожнього руху практично не досліджувалися.

Головною запорукою ефективної роботи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху є якісна нормативно-правова основа. На думку Т.О Гуржія, «саме вадами правової регламентації обумовлена неефективність галузевого управління, неузгодженість профілактичних заходів, зростання кількості ДТП. Вочевидь, така ситуація існуватиме доти, доки не будуть усунуті системні недоліки вітчизняного законодавства про дорожній рух» [29]. Повертаючись до аналізу наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, зазначимо, що якщо питання у частині правового регулювання розглянуто у 8,6%, то, на жаль, проблемам правового та організаційного забезпечення пропаганди безпеки на дорогах не приділено уваги взагалі.

Багатоплановість і складність суспільних відносин, що існують в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі і питань пропаганди, зумовлюють наявність безлічі нормативно-правових актів різної юридичної сили, які, в свою чергу, потребують відповідної класифікації.

За результатами дослідження встановлено таку систему нормативно-правового регулювання у напрямі безпеки дорожнього руху: закони та інші законодавчі акти, видані найвищим законодавчим органом країни, акти Президента України та Уряду, міжнародні договори України, нормативно-правові акти органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Конституція України є фундаментом усього законодавства України. Вона не містить норм прямої дії, які встановлюють загальнообов'язкові правила поведінки в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху. Але норми Конституції лежать в основі актів законодавства про дорожній рух, тому закони та підзаконні акти в сфері дорожнього руху приймаються тільки на підставі Конституції і не можуть їй суперечити. Конституцією визнано, що «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю» [64]. Вся діяльність по роботі з пропаганди направлена на забезпечення конституційних прав і свобод громадянина.

У нашій країні, згідно зі ст. 9 Конституції України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є також частиною національного законодавства. Тобто вимоги міжнародних актів у сфері безпеки дорожнього руху (Конвенція про дорожній рух [61] і Конвенція про дорожні знаки і сигнали [63], підписані у 1968 році у Відні та ратифіковані Україною у 1974 році; Європейська угода, що доповнює ці дві Конвенції, підписана у 1971 році у Женеві [44] та ратифікована у 1973 році) повинні виконуватися на всій території України у повному обсязі.

Якщо безпосередньо звернемося до питання пропаганди безпеки дорожнього руху, то у ст. 3 Конвенції про дорожній рух «Зобов'язання договірних сторін» передбачено, що договірні сторони вживають необхідні

заходи для забезпечення навчання правилам дорожнього руху на регулярній і постійній основі, особливо в школах на усіх рівнях [61].

З метою виконання міжнародних угод у сфері перевезення небезпечних вантажів та належного представлення інтересів України з вказаних питань у міжнародних організаціях представники України беруть активну участь у законодавчій діяльності відповідних Робочих груп Міністерства інфраструктури України [113], що дозволяє забезпечити відповідність рішень, що приймаються на міжнародному рівні, інтересам України.

Важливими міжнародними документами, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, у тому числі здійснення пропаганди, також виступають:

– Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 10 травня 2010 року № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі»;

– Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки (2010/2235 (INI));

– Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 15 вересня 2015 року № 70/1 «Перетворення нашого світу: Порядок денний в галузі сталого розвитку на період до 2030 року»;

– Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 15 квітня 2016 року № 70/260 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі»;

– «Бразильська декларація з безпеки дорожнього руху», прийнята в рамках Глобальної конференції високого рівня з питань безпеки дорожнього руху.

Слід зазначити, що ці міжнародні документи були розроблені на базі багаторічних досліджень, практик та набутого досвіду в цій сфері та інтегрують в собі комплексний підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху в усьому світі. Саме тому, з метою покращення безпеки дорожнього руху в Україні, у тому числі в частині, що стосується здійснення пропаганди, вважаємо за доцільне контрольно-наглядовому органу на автомобільному транспорті більше уваги приділяти вивченню досвіду діяльності Європейської економічної комісії

ООН з метою запровадження у своїй роботі кращих практик, передового досвіду та обміну досвідом у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На виконання резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 10 травня 2010 р. № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» в Україні 2011-2020 роки проголошено Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (проведено безліч спільних профілактичних заходів з пропаганди безпеки дорожнього руху з державними, громадськими організаціями та об'єднаннями).

Слід зазначити, що нормативно-правові акти України, які регулюють правовідносин із забезпечення безпеки дорожнього руху, не відображають основних принципів та засад актів права ООН та ЄС (громадянин і його безпека повинні бути центром державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, правова система України повинна сприяти підтримці справедливості серед учасників дорожнього руху за допомогою зусиль, спрямованих на підвищення безпеки більш вразливих учасників дорожнього руху).

Окремі аспекти пропаганди безпеки дорожнього руху передбачено такими законами України: «Про дорожній рух» [89], «Про Національну поліцію» [118], «Про транспорт» [136], «Про автомобільний транспорт» [85], «Про автомобільні дороги» [86], «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [124], «Про Кабінет Міністрів в Україні» [116], «Про місцеве самоврядування в Україні» [117], «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [87], «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні» [90], «Про телебачення і радіомовлення» [135], «Про рекламу» [129].

Базовим серед них у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є Закон України «Про дорожній рух», проте, на жаль, у даному законодавчому акті безпосередньо питання щодо сутності, особливостей, цілей та завдань пропаганди безпеки дорожнього руху не розглядається, дане питання є одним з напрямів безпеки дорожнього руху.

Акцентуємо, що Законом України «Про дорожній рух» передбачено забезпечення безпеки дорожнього руху через:

- визначення повноважень і відповідальності Уряду України, органів виконавчої влади та місцевого самоврядування;
- координацію діяльності органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, громадських об'єднань, юридичних і фізичних осіб з метою попередження дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх наслідків;
- регулювання діяльності на автомобільному, міському наземному електричному транспорті і в дорожньому господарстві;
- розробку і затвердження в установленому порядку законодавчих, інших нормативно-правових актів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху: правил, стандартів, технічних норм та інших нормативних документів.

Статтею 20 вказаного Закону передбачено, що навчання громадян правилам безпечної поведінки на дорогах проводиться в дошкільних навчальних закладах із трирічного віку; у загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах може проводитися навчання учнів Правил дорожнього руху за програмами підготовки водіїв категорій А1, А, В1, В [89].

Крім того, досить важливим фактором є те, що Міністерство внутрішніх справ, Національна поліція України, засоби масової інформації зобов'язані надавати допомогу в проведенні роботи з профілактичних заходів та навчання різних груп населення правилам безпечної поведінки на дорогах.

Разом з цим, згідно з п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», до повноважень безпосередньо поліції відноситься лише регулювання дорожнього руху, здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірність експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [118]. Як бачимо зі змісту вказаного пункту, Національній поліції України не надано повноважень щодо здійснення пропаганди з безпеки дорожнього руху.

Проте, на наш погляд, здійснення пропаганди безпеки дорожнього руху, роз'яснення населенню законодавства та інших нормативних правових актів України з цих питань сьогодні є одним з головних завдань Національної поліції. Однак вона має своє відображення лише в одній статті, що не дає можливості в повному обсязі використати потенціал цього закону.

З урахуванням викладеного, а також зважаючи на те, що основні повноваження щодо забезпечення та профілактики безпеки дорожнього руху наразі надано Департаменту патрульної поліції, вважаємо за доцільне внести зміни до п. 22 розділу III Положення про Управління патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 13.09.2017 № 4384, та викласти його у такій редакції: «здійснення пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху».

Крім того, пропонуємо п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» викласти у такій редакції: «регулює дорожній рух; здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; організовує та вживає заходи, у межах компетенції, щодо: забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху; аналізу обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі; здійснення заходів з профілактики таких пригод та запобігання їх вчиненню; проведення відповідної пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення з питань безпеки дорожнього руху».

На підставі аналізу соціального опитування, проведеного серед працівників Національної поліції України, 76% опонентів підтримують також необхідність доповнення Закону України «Про дорожній рух» визначенням поняття, цілей та форм пропаганди безпеки дорожнього руху, і лише 14% респондентів визнають чинний закон максимально ефективним.

Акцентуємо, що Закон України «Про дорожній рух» навіть не містить таких базових визначень, як поняття «безпека дорожнього руху» та

«забезпечення безпеки дорожнього руху». Оскільки без визначення цих понять важко сказати, які саме цілі переслідує держава, регулюючи суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху. Також у Законі відсутнє визнання Україною того, що вже прийнято більшістю пострадянських країн та всіма країнами ЄС, а саме орієнтація діяльності держави у вирішенні проблем безпеки дорожнього руху на життя і здоров'я громадян, які повинні знаходитися в центрі уваги та бути основними цінностями. З цього принципу витікають багато похідних, зокрема: транспортна система повинна «вибачати» помилки учасників дорожнього руху і компенсувати їх наслідки; реальні можливості людини повинні диктувати вимоги до проектування транспортної інфраструктури, її управління та організації руху, тощо. Також у Законі не конкретизовано на належному рівні єдині підходи до формування політики із забезпечення безпеки дорожнього руху, що обумовлює розпорошеність у законодавчому регулюванні та відсутність координації і злагодженості при формуванні та реалізації державної політики з безпеки руху, що унеможлиблює прийняття відповідних рішень, призводить до безсистемного формування законодавства.

З метою вирішення зазначених проблемних питань розроблено проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [141], який 27.11.2017 був поданий на розгляд Верховної Ради України. У даному законопроекті запропоновано посилити відповідальність за перевищення швидкості, керування транспортними засобами особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або в стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, шляхом внесення відповідних змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України, а також законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію». Як бачимо, поступово проблемні питання щодо посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху вирішуються, санкції, порівняно з попередніми, є більш

жорсткими, проте, на жаль, відповідні заходи забезпечення пропаганди у цьому напрямі не вживаються.

На наш погляд, політика держави повинна бути направлена переважно на роз'яснювальну роботу та інші заходи непримусового характеру.

Крім того, нам імпонує позиція вчених, які наголошують, що «вітчизняний досвід (у межах 20 років незалежності та побудови правової держави) та радянський період свідчать, що лише механічне збільшення суми штрафу (кратність від заробітної плати тощо) не приводить до стабілізації у сфері безпеки дорожнього руху. Певний період ситуація дещо стабілізується, а потім показники стану дорожньо-транспортної дисципліни значно погіршуються: «на певному етапі посилення репресивного тиску досягає межі своєї ефективності та вичерпує свій превентивний потенціал» [41].

Існує межа, за якою посилення відповідальності за делікти перестає впливати на стан дорожньої безпеки. Так, наприкінці 2008 року в нашій державі були істотно підвищено санкції за делікти проти безпеки дорожнього руху. У результаті кількість правопорушень на автомобільному транспорті знизилась на 18%, кількість загиблих у ДТП – на 25-30%. Однак вже за рік темпи зниження показників деліктності та аварійності сповільнились майже удвічі. А в першому кварталі 2011 року позитивна динаміка зійшла нанівець. Більш того, знову збільшується кількість грубих порушень, зокрема повторних, пов'язаних із зловживанням алкогольними напоями, ігноруванням вимог конструктивної безпеки транспортних засобів [29].

Таким чином, підхід держави до вирішення завдань нормативного забезпечення безпеки дорожнього руху має ґрунтуватись на принципово інших методах, які мають пропагандистський та профілактичний характер, а примусовий характер повинен виступати їх логічним продовженням у випадках, коли вони не принесли позитивного результату.

Помітну роль у правовому забезпеченні відіграє Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [87]. Цей

закон передбачає вдосконалення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, забезпечення реалізації державної політики, спрямованої на охорону життя та здоров'я громадян, поліпшення умов безпеки на вулично-дорожній мережі. Зазначена мета реалізується шляхом аналізу відповідної нормативної бази та внесення змін і доповнень до нормативно-правових актів, гармонізованих з європейськими вимогами.

Слід зазначити, що одну із найважливіших ролей в попередженні правопорушень у сфері дорожнього руху відіграє Кодекс України про адміністративні правопорушення [54], уст. 1 якого передбачено завдання законодавства про адміністративні правопорушення, серед яких охорона прав і свобод громадян, власності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного дотримання Конституції і законів України, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством. Опосередковано ці ж завдання вирішує і пропаганда безпеки дорожнього руху.

Крім того, варто зазначити, що Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [120] хоча безпосередньо питань пропаганди не стосується, але вводить обов'язкове страхування і, як його принцип, економічну зацікавленість власників транспортних засобів у підвищенні безпеки дорожнього руху (ст. 3).

Значна увага приділяється питанням посилення відповідальності за правопорушення, пов'язані з деякими технічними несправностями транспортних засобів, та підвищення розмірів штрафів за конкретне правопорушення, для прикладу – недотримання стандартів тонування скла.

Слід зазначити, що джерелом інформації у пропагандистській діяльності є засоби масової інформації (ЗМІ). В Україні діяльність ЗМІ регулюється законами «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні», «Про інформацію», «Про рекламу», «Про телебачення та радіомовлення». Зокрема, Закон України «Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні» [90]

регулює відносини суб'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху із ЗМІ, щодо інформування населення про дорожні пригоди, дорожні умови, про заходи безпеки дорожнього руху, внесення змін до законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху та інше.

На жаль, сьогодні більшість ЗМІ працює виключно в рамках вільного ринку, вони змагаються за рейтинги та гроші. Дуже мало уваги приділяється пропаганді безпеки дорожнього руху, проблемі правосвідомості учасників дорожнього руху, а також внесенню до законодавчих актів змін у сфері безпеки дорожнього руху.

Необхідно зауважити, що якщо держава хоче забезпечити безпеку на дорогах, потрібна точна робота з існуючими форматами. Зокрема, це може бути: показ спеціальних навчальних телепрограм з вивчення правил дорожнього руху, проведення на телебаченні та радіо вікторин щодо знання правил дорожнього руху, створення та перегляд художніх фільмів відповідної тематики, формування позитивного образу працівника поліції, рекламні ролики з безпеки дорожнього руху, організація та проведення спеціальних прес-конференцій, «круглих столів», «брифінгів» з розгляду діючих законодавчих актів, що регулюють безпеку дорожнього руху, а також внесених на розгляд Верховної Ради України відповідних законопроектів, за участю міністерств та відомств, транспортних та громадських організацій.

З появою та поширенням мережі Інтернет з'явилися Інтернет-ЗМІ, які швидко набули популярності. Майже всі ЗМІ мають сайт в Інтернеті, на якому регулярно висвітлюється актуальна інформація. Можливості мережі Інтернет як рекламоносія потрібно широко використовувати в цілях пропаганди безпеки дорожнього руху. Останнім часом Інтернет-форуми стають авторитетним майданчиком для компетентного обговорення питань безпеки на дорогах. Актуальні питання забезпечення безпеки дорожнього руху розглядаються на Інтернет-конференціях, в яких можуть приймати участь студенти, науковці, представники компаній, громадських організацій, члени уряду, міністерств, керівників інших центральних органів виконавчої влади.

Одним із напрямів діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху є реклама. Зазначимо, що реклама і пропаганда мають подібні прийоми і способи розповсюдження. Ст. 12 Закону України «Про рекламу» [129] присвячена соціальній рекламі, яка, окрім інформаційної функції, має адаптивну й виховну. До того ж, емоційна насиченість дозволяє швидко і коректно включити індивіда в систему соціальних відносин і зв'язків.

Законом України «Про рекламу» передбачено зовнішню рекламу (ст. 16) (плакати, мальовані, металеві та світлові знаки, розташовані на відкритому просторі), внутрішню рекламу (ст. 17) (розміщена всередині будинків, споруд, у тому числі в кінотеатрах і театрах під час, до і після демонстрації кінофільмів та вистав, концертів, а також під час спортивних змагань), рекламу на транспорті (ст. 18) (складається з подібних елементів, розташованих на зовнішній та внутрішній поверхнях транспортних засобів, а також на та в транспортних приміщеннях, тобто рекламні плакати і знаки можна побачити усередині залізничних та автовокзалів, морських, річкових і аеропортів).

Згідно з чинним законодавством, на соціальну рекламу виділяється лише 5% рекламних площ державних ЗМІ, у той час як у країнах зарубіжжя соціальна реклама займає близько 30% рекламного часу на телебаченні і близько 20% обсягів зовнішньої реклами [196].

З метою збільшення рекламного часу на соціальну рекламу, зокрема у частині, що стосується пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні, на законодавчому рівні необхідно зобов'язати, окрім державних, приватні телерадіоорганізації безкоштовно розміщувати 10% рекламних площ для соціальної реклами, зокрема для показу рекламних роликів з пропаганди безпеки дорожнього руху. Цього можна досягти, якщо чітко визначити, які податкові пільги приватні телерадіоорганізації отримуватимуть від такого розміщення.

Резюмуючи сказане, нами зроблено висновок, що при такій великій можливості використання соціальної реклами, на жаль, не в повному обсязі використано потенціал цього закону, особливо у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху. Соціальній рекламі з профілактики аварійності та пропаганди

законної поведінки на дорогах сьогодні відведено лише 1%. Саме тому пропонуємо збільшити відсоток рекламних площ ЗМІ для соціальної реклами на 30%, та 10% з них відвести тільки для здійснення пропагандистської діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Також соціальна реклама повинна враховувати вікові особливості суб'єктів дорожнього руху: дитяча реклама (3-17 років), доросла реклама (18-60 років), для людей похилого віку (понад 60 років), та час її висвітлення (для прикладу, для дітей – у світовий день, для дорослих – у вечірній та нічний час, для похилого віку – зранку до вечора).

Важливу роль у забезпеченні пропаганди безпеки дорожнього руху відіграють укази Президента України від 20.11.2007 №1121 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» [119], від 17.06.2008 № 556 «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам» [88], метою яких є підвищення дисципліни учасників дорожнього руху, усунення недоліків у справі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Велике значення в регламентації діяльності забезпечення безпеки дорожнього руху та здійснення її пропаганди має також Указ Президента від 06.11.2011 № 387 [126], яким затверджено Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті. Відповідно до нього Укртрансінспекція є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Урядом України через Міністра інфраструктури. У Положенні перелічено завдання Укртрансінспекції, основними із яких є: реалізація державної політики з питань безпеки на транспорті та внесення відповідних пропозицій у цьому напрямку, здійснення організації роботи та контролю за виконанням загальнодержавних програм, планів заходів з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та ведення дорожнього господарства, зокрема пропаганди безпеки дорожнього руху, а саме розроблення профілактичних заходів щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, ДТП та контроль за їх виконанням.

Пізніше правонаступником Укртрансінспекції стала Державна служба України з безпеки на транспорті, якій, відповідно до постанови Кабінету

Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію систем центральних органів виконавчої влади», були передано всі права та обов'язки [121]. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті [101].

Окрім цього, слід акцентувати увагу на постановах Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про правила дорожнього руху» [127], якою, відповідно до Закону України «Про дорожній рух», встановлено єдиний порядок дорожнього руху на всій території України та від 30.06.2005 № 538 «Про затвердження порядку обліку дорожньо-транспортних пригод» [108], метою якої є впорядкування статистичних спостережень і звітності, а також проведення аналізу стану безпеки дорожнього руху. У даному нормативному документі передбачено: аналіз обставин і причин дорожньо-транспортних пригод (ДТП), що сталися протягом місяця, кварталу, року; розробку і здійснення заходів щодо запобігання таким пригодам; висвітлення у засобах масової інформації статистики щодо дорожньо-транспортних пригод з метою інформування громадськості про їх наслідки та причини.

Слід зазначити, що аналіз обставин та причин ДТП має досить важливе значення, адже на підставі аналізу ми можемо дійти висновків, розробити певні рекомендації щодо запобігання подібного у подальшому. Що стосується пропагандистської діяльності у даному напрямі, то вона повинна здійснюватися згідно з чітко визначеним планом, який підготовлено з урахуванням проведеного аналізу дорожньо-транспортних пригод.

Питання забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди розкрито у постановах Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року: № 1086 «Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення» [109], № 1102 «Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках» [110] та № 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» [107].

Крім цього, питання безпеки дорожнього руху відображено у завданнях, передбачених Транспортною стратегією України на період до 2020 року, яка була схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р [134].

Також деякі аспекти пропаганди безпеки дорожнього руху відображені у постанові Кабінету Міністрів України від 10.1.2017 № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [138].

З метою приведення у відповідність деяких положень постанов Кабінету Міністрів до Закону України «Про Національну поліцію» та інших законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху Урядом прийнято постанову від 22.03.2017 № 161 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету міністрів України з питань безпеки дорожнього руху». Ухваленими змінами розмежовано функції та завдання з питань безпеки дорожнього руху, що виконуватимуть поліцейські та територіальні органи з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ.

З метою збереження життя людей та підвищення рівня безпеки дорожнього руху, а також на виконання резолюції Генеральної Асамблеї ООН щодо проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки, одним із важливих кроків у нашій країні стало прийняття Кабінетом Міністрів України 14 червня 2017 року Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні [133], для реалізації якої розроблено та 28 березня 2018 року затверджено План заходів [97], у розділі «Розвиток та виховання безпечної поведінки учасників дорожнього руху» якого визначені завдання для Міністерств інформаційної та соціальної політики, інфраструктури, охорони здоров'я, освіти і науки, внутрішніх справ, Національної поліції України, Держкомтелерадіо, а також за згодою місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, ПАТ «Національна суспільна телерадіокомпанія

України» щодо вжиття, у період до 2020 року, відповідних заходів з пропаганди безпеки дорожнього руху. Крім цього, 25 квітня 2018 року схвалено Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року, у розділі «Просвіта учасників руху» передбачено здійснення пропаганди з безпеки дорожнього руху (використовуючи можливості ЗМІ та зовнішньої реклами). Необхідно зазначити, що під час розроблення цієї програми було враховано позитивний міжнародний досвід (реклама повинна скоординовано транслюватися різними каналами, вона має бути масовою та переконливою). Вказаною програмою передбачено виділення упродовж перших 3 років понад 380 млн. грн. безпосередньо для пропаганди безпеки дорожнього руху, а саме організації та проведення масових рекламних кампаній (ключові меседжі – розумна швидкість, паски безпеки, дитячі автокрісла та відмова від алкоголю під час керування транспортними засобами). Фінансування цієї програми здійснюватиметься за рахунок державного бюджету, у 2018 році передбачено виділення 2,64 млрд. грн., у 2019 році – 2,55 млрд. грн., у 2020 році 34,9 мільярди. Виконання визначених заходів та напрямів реалізації Стратегії у повному обсязі надасть змогу зберегти не менше ніж 3000 людських життів, знизивши щорічну кількість загиблих щонайменше на 30% та наблизитись до показників середньоєвропейського рівня безпеки дорожнього руху, зокрема щодо соціального ризику (зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП на 100 тис. населення з 8-ми осіб у 2018 році до 4-х у 2020 році) і транспортного ризику (зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП на 100 тис. транспортних засобів з 22,1 осіб у 2018 році до 17,7 осіб у 2020 році) [146].

Слід зазначити, що проект Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року перед її схваленням, для попереднього ознайомлення, було опубліковано в ЗМІ та Інтернет-ресурсах, а також надіслано до центральних органів виконавчої влади.

Слід зазначити, що провідну роль у забезпеченні пропагандистської діяльності безпеки на дорогах відіграють міжгалузеві нормативні акти. Окремі аспекти діяльності в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху та її

пропаганди регулюються нормативними актами органів виконавчої влади, а також міжвідомчими актами, зокрема такими:

– наказ Міністерства оборони України від 01.11.1999 № 330 «Про затвердження Положення про органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України» [103];

– наказ Міністерства внутрішніх справ України від 29.11.2007 № 451 «Про затвердження Інструкції з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів «Зелена картка» при нагляді за дорожнім рухом» [93];

– наказ Міністерства внутрішніх справ України від 07.11.2015 № 1395 «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі» [94];

– спільний наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 «Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» [95];

– наказ Міністерства інфраструктури України від 21.12.2015 № 548 «Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» [114], яким затверджено Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року та Перелік стратегічних цілей та завдань розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року;

– наказ МОН України від 26.11.2015 № 1239 «Про проведення навчання, підвищення кваліфікації та перевірки знань посадових осіб з питань безпеки життєдіяльності» [128], одним із пунктів якого поставлено завдання керівникам департаментів (управлінь) освіти і науки обласних, Київської міської державних

адміністрацій, вищих навчальних закладів, підприємств, установ і організацій, що належать до сфери управління МОН, забезпечити проведення навчання, підвищення кваліфікації та перевірку знань посадових осіб з питань безпеки життєдіяльності, зокрема безпеки дорожнього руху, на базі навчальних закладів післядипломної педагогічної освіти, відповідних кафедр та методичних підрозділів;

– наказ Міністерства внутрішніх справ України від 18.02.2016 № 115 «Про затвердження Положення про акредитаційну комісію з державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та Положення про атестаційну комісію з атестації спеціалістів закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів» [98];

– спільний наказ МВС України, Міністерства освіти і науки України, Мінсоцполітики України від 23.05.2016 № 409/552/547 «Про затвердження Положення про проведення Всеукраїнських змагань загонів юних інспекторів руху та гри команд Клубу веселих та найкмітливіших юних інспекторів руху» [104];

– спільний наказ МВС України, МОН України від 12.05.2016 № 379/496 «Про затвердження Положення про проведення Всеукраїнського дитячого творчого конкурсу «Молоде покоління за безпеку дорожнього руху» [105];

– спільний наказ МВС України, МОН України, Мінінфраструктури, Мінсоцполітики України від 05.04.2016 № 255/369/132/344 «Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку» [92];

– наказ МВС України від 13.06.2017 № 494 «Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху Національної гвардії України» [106].

Важливу роль у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху відіграють нормативно-правові акти місцевого самоврядування. У деяких регіонах

прийнято свої нормативні акти з безпеки дорожнього руху (накази, програми). Вони розраховані на невеликий строк, фінансування намічених заходів здійснюється з коштів місцевого бюджету. Кожна така програма вирішує завдання, пов'язані з пропагандою безпеки дорожнього руху та містить перелік конкретних заходів. Так, наприклад, рішенням Володимир-Волинської міської Ради Волинської області від 21.12.2017 № 22/12 затверджено «Програму безпеки дорожнього руху та безпеки громадян у місті Володимирі-Волинському на 2018-2020 роки», з передбаченням загального обсягу фінансових ресурсів у розмірі 248 тис. грн. Основними завданнями таких програм є зниження рівня аварійності на дорогах шляхом системного впровадження та належного фінансування заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, вдосконалення обліку та аналізу виникнення дорожньо-транспортних пригод для розробки заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, підвищення рівня безпеки пасажирських перевезень, підвищення ефективності системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди, а також покращення профілактичної роботи, направленої на запобігання ДТП та підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху.

Проте, як недолік, необхідно звернути увагу на те, що на законодавчому рівні не передбачено дисциплінарної чи адміністративної відповідальності виконавців за неналежне виконання заходів і завдань визначених Стратегією, Програмою, Планами, затверджених Урядом чи органами місцевого самоврядування. Окрім того, вимагає покращення система організації профілактичної роботи серед дітей.

Це, перш за все, стосується учбово-виховних закладів, де особливу увагу необхідно приділяти практичним заняттям. З цією метою Куп'янською гімназією, Новоолександрівською, Ватутінською загальноосвітніми школами Харківської області, Білоцерківською спеціалізованою школою Київської області, Тишківською загальноосвітньою школою Кіровоградської області та іншими, починаючи з 2008 року, щорічно видаються накази «Про невідкладні заходи щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму» на

період навчального року, якими визначаються відповідні пропагандистські заходи з безпеки дорожнього руху.

Слід зазначити, що якісне правове регулювання гармонізує й упорядковує державну діяльність і, врешті, забезпечує максимальну повноту реалізації стратегічних задач. Натомість слабка правова база завжди приносить елемент невизначеності. За браком надійного правового підґрунтя державно-політичні процеси набувають довільного, розбалансованого характеру. Як наслідок, колосальні зусилля та витрати виявляються марними, актуальні цілі – не досягнутими [29].

Підсумовуючи, зазначимо, що сьогодні в Україні діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху регламентується великою кількістю нормативно-правових актів різної юридичної сили. Проте, на жаль, відсутній чіткий розподіл повноважень суб'єктів забезпечення пропаганди; норми, які регулюють відносини пропагандистської діяльності, розкидані по різноманітних нормативно-правових актах, які, як правило, між собою не узгоджені.

Як бачимо, переважна більшість названих законодавчих актів має лише часткове відношення до забезпечення пропаганди дорожнього руху, оскільки нормативне закріплення ключових понять пропаганди, її цілей, завдань і функцій в національному законодавстві не визначено.

Найбільш оптимальним шляхом вирішення цієї проблеми є кодифікація законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Кодифікація є найбільш досконалою формою систематизації законодавства. Правовою метою кодифікації є впорядкування нормативної основи права, забезпечення найбільш доцільного процесу реалізації права, поліпшення структури кодифікаційних актів. Зазначимо, що дану ідею підтримують такі вчені, як Т.О. Гуржій, В.В. Доненко, О.В. Міленін, В.Й. Развадовський.

Саме тому пропонуємо внести відповідні зміни до Закону України «Про дорожній рух», а саме доповнити його новим розділом «Пропаганда безпеки дорожнього руху», в якому систематизувати завдання різних нормативно-правових актів, що стосуються пропаганди безпеки дорожнього руху: розкрити

поняття, завдання, функції; визначити основні права та обов'язки об'єктів та суб'єктів пропаганди; покласти обов'язок на органи державної влади розробляти і здійснювати заходи, спрямовані на запобігання дорожньо-транспортних пригод; закріпити механізм, кількісні та якісні критерії оцінки виконання пропагандистських заходів у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, що дозволяють оцінювати їх ефективність, а також ефективність роботи органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, на законодавчому рівні закріпити пропагандистський супровід законодавчих актів в області безпеки дорожнього руху, які щойно вводяться, включаючи проведення випереджаючої, супутньої і подальшої пропаганди.

Слід зазначити, що жоден закон не спроможний гармонізувати певну галузь або сферу суспільного життя, якщо він не виконується, не впливає на свідомість і поведінку людей, навіть досконалі схеми управління не спрацьовують без високої виконавської дисципліни [8, с. 366], у зв'язку з цим пропонуємо передбачити дисциплінарну та адміністративну відповідальність за неналежне виконання заходів, визначених у Планах, Програмах, Стратегіях, які були затверджені (схвалені) Кабінетом Міністрів України та органами місцевого самоврядування.

Підсумовуючи, зазначимо, що важливою запорукою попередження ДТП є якісне адміністративно-правове забезпечення. Нормами адміністративного права врегульовано суспільні відносини з приводу управління сектором БДР, функціонування дорожньо-транспортної системи, профілактики дорожнього травматизму, галузевого контролю, відповідальності за делікти на автомобільному транспорті тощо.

Такими чином, насамперед від стану адміністративно-правового забезпечення залежить, наскільки обґрунтованою, гармонійною, послідовною та ефективною буде державна політика БДР. Досконала нормативна база, чітка система галузевого управління, а також дієві методи впливу на поведінку учасників правовідносин служать надійною гарантією ефективної політики безпеки дорожнього руху. І, навпаки, недоліки й дисбаланси адміністративно-правового

забезпечення завжди обумовлюють некерованість суспільно значущих процесів, безсистемність здійснюваних заходів та, як наслідок, відсутність сталого прогресу у боротьбі з дорожньо-транспортною аварійністю.

Сучасний стан адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху неможливо визнати задовільним. Майже всі його рівні, ланки та складові характеризуються системними недоліками, котрі вкрай негативно впливають на хід реалізації та підсумкові результати стану аварійності в державі. Викладене диктує необхідність вжиття комплексу заходів, спрямованих на вдосконалення організаційно-правових засад функціонування вітчизняної системи пропаганди БДР.

Висновки до розділу 1

Узагальнюючи теоретичні основи адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, можна дійти таких висновків:

1. Визначено основні етапи становлення законодавства щодо пропаганди безпеки дорожнього руху: з 1920 до 1939 рік, з 1940 до 1959 року, з 1960 до 1990 року, з 1991 до 2001 року, з 2002 року по теперішній час; основні напрями, за якими здійснювалася пропаганда безпеки дорожнього руху: пропаганда юридичних питань, пов'язаних з безпекою дорожнього руху, взаєминами пішоходів та водіїв; етичні проблеми безпеки дорожнього руху; упровадження науково-технічних досягнень у забезпечення безпеки дорожнього руху та зміцнення матеріально-технічної бази дорожнього руху.

2. З'ясовано, що першим нормативним документом, в якому регулювалася діяльність з пропаганди безпеки дорожнього руху, став циркуляр «Про заходи щодо розгортання пропаганди питань безпеки вуличного руху» № 36, виданий Головним управлінням Робітничо-селянської міліції у 1932 році. У 1939 році Наркомат внутрішніх справ СРСР підготував «Інструкцію про агітаційно-пропагандистську роботу з безпеки дорожнього руху», порівняно з циркуляром 1932 року це був детальний нормативний документ, що визначав поняття,

завдання, суб'єкти, методи пропаганди, форму обліку цієї роботи. З 1980 року центром організації пропаганди безпеки дорожнього руху стали спеціальні підрозділи ДАІ, які вели агітаційно-пропагандистську роботу серед індивідуальних власників транспортних засобів та водіїв автотранспортних підприємств: у дошкільних закладах, школах, професійно-технічних училищах, в інших організаціях, підприємствах, за місцем проживання населення (преса, радіо, телебачення, кіно та інші форми агітаційної роботи: лекції, бесіди, тематичні вечори та ін.).

3. Теоретично обґрунтовано, що значний вклад у розвиток пропаганди безпеки дорожнього руху здійснено громадськими організаціями. Наймасовішою з них було товариство «Автодор», яке привертало увагу різноманітністю форм та методів пропаганди: агітпоїздки на автомобілях з електростанцією, радіо- і кіноапаратурою, агітпробіги, організація виставок, випуск спеціальної літератури, плакатів, листівок і значків.

4. Сформульовано авторське визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху» як комплекс скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної влади і місцевого самоврядування, а також громадськості, спрямованих на підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху, формування у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, дбайливого ставлення до власної безпеки та безпеки оточуючих, виховання свідомого ставлення до неухильного виконання правил дорожнього руху на підставі єдиних нормативно закріплених задач, принципів, функцій та методів пропаганди дорожньої безпеки.

5. Визначено, що основними елементами процесу пропаганди є її суб'єкт (соціальна група, інтереси якої виражає пропаганда) і об'єкт (аудиторія або соціальні спільності, яким адресована пропаганда). Основоположними у процесі пропаганди є соціальні інтереси її суб'єктів, їх співвідношення з інтересами суспільства в цілому і окремих груп, до яких вона звернена. Це визначає зміст пропаганди і робить вирішальний вплив на вибір форм, методів і засобів

пропаганди (інтернет-ресурси, телебачення, радіо, преса, система лекційної пропаганди тощо).

6. З'ясовано, що забезпечення організації пропаганди безпеки дорожнього руху передбачає: координуючий орган, розмежування повноважень поліції та інших організацій, розроблення та затвердження відповідного Плану заходів щодо пропаганди безпеки дорожнього руху на регіональному та місцевому рівнях, а також залучення громадськості.

7. Теоретично обґрунтовано, що адміністративно-правове забезпечення, яке регламентує діяльність у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху, потребує суттєвого удосконалення: відсутній координуючий орган, не визначено повноваження суб'єктів її забезпечення; норми, які регулюють відносини пропагандистської діяльності, не узгоджені між собою; простежується дублювання функцій. Досягнення позитивного результату у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху можливе лише за наявності нормативно закріпленої системи пропагандистської діяльності, яка ґрунтується на єдиних поняттях, принципах, прийомах та методичних підходах. З цією метою необхідно розробити та затвердити поетапний план адаптації вітчизняного законодавства з питань пропаганди безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, який сприятиме вдосконаленню державно-управлінської діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням практики та стандартів ЄС.

8. Визначено оптимальні шляхи щодо удосконалення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні та надано пропозиції щодо внесення змін і доповнень до законів України «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію», Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також Положення про Департамент патрульної поліції Національної поліції України, у частині, що стосується надання повноважень щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху.

РОЗДІЛ 2

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

2.1. Поняття та система суб'єктів адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху

Як ми зазначали у попередньому розділі, державна політика у сфері безпеки дорожнього руху переважно має адміністративно-правовий характер і, як правило, реалізується через законодавство та різноманітні стратегічні концепції. «Система управління БДР ... є динамічною, оскільки націленість на запобігання аварійності на автомобільних дорогах і мінімізацію соціально-економічних збитків від ДТП зумовлює постійне її вдосконалення та пошук інноваційних підходів до вирішення актуальних проблем» [142, с. 17-18]. На думку Т.О. Гуржія, «обов'язковою передумовою формування ефективної політики безпеки дорожнього руху є визначення кола учасників цього процесу», «суб'єкти публічно-владних повноважень відіграють стрижневу роль у формуванні державної політики безпеки дорожнього руху. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов'язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами» [28].

Обов'язковими учасниками зазначених правовідносин є суб'єкти управління, проте при визначенні суб'єктного складу у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху сьогодні виникають певні труднощі.

Зазначимо, що дослідженню питання щодо основних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху приділяли увагу такі вчені, як С.М. Гусарова, М.М. Долгополова, В.Й. Развадовський, М.Ю. Веселов, В.М. Бесчастний, Т.О. Гуржій, Б.Ю. Бурбело, Л.І. Сопільник, В.В. Доненко, Ю.В. Фомін та інші, однак процес реформування системи МВС України

(реорганізація міліції у Національну поліцію, ліквідація Державної автомобільної інспекції МВС України, створення патрульної поліції), процес децентралізації влади та реформування органів місцевого самоврядування в Україні сприяли кардинальній зміні у складі суб'єктів, які безпосередньо задіяні в організації забезпечення безпеки дорожнього руху.

Коротко проаналізуємо наявні в адміністративно-правовій науці погляди щодо поняття «суб'єкт управління у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху».

На думку Т.О. Гуржія, «у країні сформувалася громіздка децентралізована система адміністрування сектором БДР, не здатна ані протистояти актуальним викликам сьогодення, ані, тим більше, забезпечити кардинальне зниження дорожньо-транспортної аварійності (травматизму) в довгостроковій перспективі» [32, с. 143].

Як констатує В.В. Доненко, існуюча система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху фактично є аналогом відповідної структури радянської доби [41; 42; 43].

У свою чергу, В.Й. Развадовський суб'єктом державного регулювання транспортної системи називає організаційно відокремлену складову системи органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики у галузі транспорту, з урегулюванням діяльності нормами переважно адміністративного права [143].

У дефініції суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху Б.Ю. Бурбело бачить лише перерахування більш-менш загальних або конкретних заходів (функцій), в яких цей суб'єкт реалізує свій адміністративно-правовий статус (сукупність прав та обов'язків): організації дорожнього руху; підготовки та допуску до участі у дорожньому русі водіїв транспортних засобів тощо [16].

Як вважає Сопільник Л.І., систему суб'єктів управління у сфері БДР утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [159].

Натомість О.І. Стахов визначає орган забезпечення безпеки як державний орган чи орган місцевого самоврядування, їх системні утворення та посадових осіб, які мають право (та водночас несуть обов'язок) видавати правові акти з встановлення та (чи) забезпечення виконання загальнообов'язкових умов та вимог безпеки [165, с. 40-43].

Підсумовуючи викладені погляди, ми дійшли висновку, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього відносяться органи державної влади, органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, а також деякі недержавні організації. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, реалізуючи свою компетенцію, широко використовують управлінські методи, форми та засоби. Форми управління в науковій літературі традиційно поділяють на правові та неправові (організаційні дії та матеріально-технічні операції).

Зважаючи на те, що заходи з пропаганди безпеки дорожнього руху мають правову та неправову форми, то коло суб'єктів, які її безпосередньо забезпечують, є досить широким.

Що стосується їх класифікації, то її необхідно здійснювати за різними критеріями. З урахуванням безпосередніх функцій та завдань переважна більшість суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху мають, як правило, публічно-владні повноваження.

Слід зазначити, що сьогодні термін «публічний» в українському законодавстві набуває все більшого поширення («публічне адміністрування», «публічна безпека» тощо). Якщо проаналізуємо значення поняття «публічне адміністрування» у законодавстві європейських країн, то побачимо, що це певна сукупність органів та установ, які реалізують публічну владу шляхом виконання законів, підзаконних нормативно-правових актів та вчинення інших дій у публічних інтересах [58]. Нам імпонує з цього приводу думка Ю.В. Фоміна, що викладене трактування публічної адміністрації, з урахуванням національних особливостей, є актуальним і для української правової системи [183].

На думку В.В. Доненка, процес становлення в Україні публічного адміністрування – складний механізм, де поряд з міністерствами та відомствами функціонує безліч відносно самостійних державних установ, які користуються адміністративною та фінансовою автономією. Такі децентралізовані установи набувають у сучасному світі все більшого розповсюдження та впливу, оскільки виконують завдання, які не здатна вирішити централізована державна адміністрація. Перед державою постають проблеми, які потребують не тільки швидкого вирішення, але й, головне, спеціалізованого підходу до їх вирішення. З урахуванням цього у більшості країн світу створюються спеціальні автономні структури, на яких покладаються відповідні функції із самостійного вирішення конкретних проблем. Це своєрідна паралельна адміністрація, яка є більш ефективною, ніж існуючі елементи сталої системи виконавчої влади. Проте, на жаль, навіть в європейському суспільстві і на законодавчому рівні, і у практиці державного управління відсутнє єдине визначення щодо вищезазначених адміністративних структур [42].

Слід акцентувати, що як правова категорія публічна адміністрація має функціональний (діяльність відповідних структурних утворень щодо виконання функцій, спрямованих на реалізацію публічних інтересів) та організаційно-структурний (сукупність органів, які утворюються для здійснення публічної влади) вимір.

Цікаву позицію висловлює Л.В. Шевченко: «У широкому значенні до публічної адміністрації, окрім органів публічної влади, відносять ті органи, які не входять до неї організаційно, але виконують делеговані нею функції (незалежні публічні підприємства та будь-які фізичні особи під час виконання ними повноважень офіційних органів)» [195].

Як бачимо, саме суб'єкти публічно-владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху як офіційні інститути влади виступають основним провідником у забезпечення безпеки дорожнього руху, безпосередньо відповідають за цей напрям діяльності, розробляють та впроваджують механізми їх реалізації.

Отже, суб'єкти публічного адміністрування у напрямі безпеки дорожнього руху – це сукупність органів та установ, які реалізують публічну владу шляхом виконання законів, підзаконних нормативно-правових актів, а також здійснення інших дій з метою задоволення публічних інтересів суспільства. Вказані суб'єкти являють собою багаторівневу систему, вони вирішують спільні завдання, а також забезпечують організацію діяльності за відповідними напрямками, залежно від своїх функцій, статусу, компетенції.

З урахуванням викладеного під ознаки суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди зокрема, які мають публічно-владні повноваження, підпадають такі суб'єкти адміністративного права: Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, центральні органи державної виконавчої влади, що мають повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та їх територіальні підрозділи, місцеві державні адміністрації (їх управління та відділи), прокуратура України, суди загальної юрисдикції, органи місцевого самоврядування.

Органи державної виконавчої влади, які мають повноваження у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху, поділяють на суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху із загальною та спеціальною компетенцією.

До суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху із загальною компетенцією відносяться: Кабінет Міністрів України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство оборони України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України.

До суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху із спеціальною компетенцією відносять: Національна поліція України, Департамент патрульної поліції, Департамент превентивної діяльності, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті, Державне агентство автомобільних доріг України, Військова інспекція безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у ЗС України Міністерства оборони України, органи виконавчої

влади та місцевого самоврядування, засоби масової інформації, громадські об'єднання.

Зазначена позиція є досить близькою до концепції розуміння суб'єктів державного управління у сфері дорожнього руху у широкому (державні органи, які мають повноваження у сфері управління безпекою дорожнього руху) та вузькому сенсі (суб'єкти державного управління, до повноважень яких належить безпосереднє забезпечення безпеки дорожнього руху).

Ми дотримуємося позиції С.М. Гусарова, який вважає, що склад суб'єктів державного управління у сфері дорожнього руху взагалі та забезпечення його безпеки зокрема, Законом України «Про дорожній рух» визначено достатньо загально, що не сприяє формуванню чіткої управлінської системи за даним напрямом [33].

Зокрема, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» [89], основні повноваження у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху покладено на Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважені на це центральні органи виконавчої влади, органи виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування.

До компетенції Кабінету Міністрів України в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху віднесено: підготовку проектів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України; визначення повноважень органів виконавчої влади і управління; формування державних органів управління у сфері дорожнього руху, керівництво їх діяльністю; 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; координація діяльності міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у

сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки; визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки; встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні; визначення порядку видачі ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху; встановлення правил приймання іспитів із знань Правил дорожнього руху і навичок керування транспортними засобами; встановлення єдиних вимог і затвердження типових навчальних програм для учасників дорожнього руху, формування належної дорожньої культури та організація навчання різних груп населення правил дорожнього руху [89].

З урахуванням цього постановою КМУ від 29.03.2006 № 388 при уряді було створено Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху, до складу якої входили керівники та заступники керівників міністерств та відомств, керівники недержавних організацій, діяльність яких безпосередньо пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху. До повноважень Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху належала розробка та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України та центральних органів виконавчої влади пропозицій стосовно формування та реалізації державної політики, покращення діяльності органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій з питань забезпечення безпеки дорожнього руху. Проте постановою КМУ від 13.03.2013 № 180, на жаль, зазначену Координаційну раду було ліквідовано, повноваження не передано.

Подібна ситуація склалася також з одним із головних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху – Міністерством внутрішніх справ України. У зв'язку із реорганізацією повноваження МВС України змінено. Спеціальний підрозділ МВС України – Державна автомобільна інспекція, який

безпосередньо забезпечував реалізацію більшої частини повноважень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, взагалі ліквідовано.

Крім того, при внесенні змін до Закону України «Про дорожній рух», у зв'язку з реформуванням МВС України, із нього вилучено норму про те, що «забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на відповідний підрозділ Міністерства внутрішніх справ України» [89]. Тобто у вказаному законі сьогодні відсутнє пряме закріплення МВС України як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зі створенням Національної поліції відбулося розмежування функцій поліції та міністерства у напрямі безпеки дорожнього руху. До функцій МВС України (Положення про МВС України, затверджене 28.10.2015 № 878) віднесено: розробку проектів державних програм з питань забезпечення публічної безпеки та порядку, протидії злочинності, безпеки дорожнього руху; участь у забезпечення наукової та науково-технічної політики держави у сфері охорони суспільних відносин, пов'язаних із захистом та охороною прав та свобод людини, забезпеченням публічної безпеки та порядку, протидії злочинності, безпеки [102].

Відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» до повноважень Міністерства внутрішніх справ України відноситься лише контроль у сфері дорожнього руху (участь у формуванні та реалізації, у межах своїх повноважень, державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, підготовка проектів законів та інших нормативно-правових актів, у тому числі правил, норм та стандартів, державних і регіональних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників).

Проте, згідно з п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», до повноважень безпосередньо поліції відноситься регулювання дорожнього руху, здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірність експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі. Статтею 52-3 серед інших функцій передбачено

забезпечення безпеки дорожнього руху [118]. Як бачимо, повноваження Національної поліції України знову ж таки є досить загальними.

Отже, ситуація щодо організації забезпечення безпеки дорожнього руху під час проведення реформ погіршилася, відбулися певні зміни і серед суб'єктів її забезпечення. Адже окрім Департаменту державної автомобільної інспекції МВС України – суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху із спеціальною компетенцією, було ліквідовано і Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України, а також територіальні управління Державної автомобільної інспекції. Їх функції розподілено між Департаментом патрульної поліції та Управлінням безпеки дорожнього руху, яке входить до складу Департаменту превентивної діяльності.

Основні повноваження Департаменту патрульної поліції (Положення про Департамент патрульної поліції [99]): підвищення рівня безпеки дорожнього руху, виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху та умов і причин, що сприяють їх вчиненню; контроль за дотриманням чинного законодавства у даному напрямі; удосконалення регулювання дорожнього руху.

До функцій Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, безпосереднім виконавцем, а отже і суб'єктом забезпечення, віднесено:

- здійснення нормативно-методичного забезпечення та контролю за діяльністю підпорядкованих територіальних органів та підрозділів, які у межах компетенції реалізують державну політику з питань забезпечення безпеки дорожнього руху;

- організація та здійснення контролю за додержанням Правил дорожнього руху;

- 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 [100].

Слід також зазначити, що одним з головних органів у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику, у тому числі у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, є Міністерство інфраструктури України. Що стосується безпосередньо безпеки дорожнього руху, то до основних завдань вказаного міністерства належить затвердження: порядку ведення обліку та аналізу причин аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті; порядку технічного розслідування даних подій; порядку щодо дотримання вимог безпеки перевезення пасажирів та вантажів на автомобільному транспорті. Однак, на жаль, ні Закон України «Про дорожній рух», ні Положення про Міністерство інфраструктури України не передбачають повноваження даного міністерства у сфері безпеки дорожнього руху.

На відміну від Міністерства інфраструктури України, нормами Закону України «Про дорожній рух» виділено завдання Міністерства охорони здоров'я України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: (ч. 3 ст. 15) перелік медичних протипоказань, за наявності яких особа не може бути допущена до керування; (ст.45) визначення періодичності медичних оглядів водіїв, порядку їх проведення і направлення водіїв на позачергові огляди; (ч.1 ст. 47) затвердження планів організації забезпечення потерпілих під час дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою [89].

Інші міністерства, центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання у межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам та

організаціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху [89].

Відповідно до окремих завдань та напрямів забезпечення безпеки дорожнього руху має місце й спеціалізація суб'єктів державного управління у цієї сфері. Наприклад, у складі Міністерства транспорту та зв'язку України створені спеціальні урядові органи державного управління – Державний департамент автомобільного транспорту та Головна державна інспекція на автомобільному транспорті. У галузі дорожнього господарства спеціальним органом державного управління є Державна служба автомобільних доріг України.

Майже кожен орган державного управління в окремій галузі має певну компетенцію щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, такими суб'єктами є і Міністерство освіти і науки України – у питаннях, пов'язаних з розробкою та затвердженням типових навчальних планів та програм з підготовки водіїв; Міністерство охорони здоров'я України – в організації надання першої медичної допомоги постраждалим у ДТП, створенні Українського медичного центру безпеки дорожнього руху, розробці методик та проведенні медичних оглядів кандидатів у водії, водіїв на стан сп'яніння тощо.

Викладене дає підстави стверджувати, що системі державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні притаманні такі властивості:

- наявність єдиної мети – попередження, пропаганда та зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод;
- численна кількість суб'єктів державного управління у даній сфері;
- різноманітність об'єктів управління та їх загальний зв'язок із єдиним об'єктом адміністративно-правової охорони – безпекою дорожнього руху;
- відкритість підсистеми управління сферою безпеки дорожнього руху, тобто її нерозривний зв'язок з діяльністю всіх державних органів і взагалі з системою державного управління.

Слід зазначити, що, незважаючи на зазначені недоліки в організації діяльності щодо забезпечення суб'єктами безпеки дорожнього руху, поступово удосконалюється законодавча база. Так, наприклад, 26.09.2016 на розгляд Верховної Ради України подано проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» (реєстр. № 5184), яким запропоновано більш чітке розмежування повноважень між суб'єктами управління у сфері безпеки дорожнього руху – окремо закріплені повноваження МВС України та Національної поліції України, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту та дорожнього господарства (Міністерство інфраструктури України), освіти та науки (Міністерство освіти та науки України), охорони здоров'я (Міністерство охорони здоров'я України). Прийняття даного законопроекту, як зазначається у Пояснювальній записці до нього, дозволить підвищити рівень безпеки на дорогах України, сприятиме зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод та збереженню життів на дорогах. Проте станом на 20.03.2018 зазначений законопроект повернуто на доопрацювання ініціатору.

Що стосується пропаганди безпеки дорожнього руху, то, згідно зі ст. 5 розділу II Закону України «Про дорожній рух», «керівництво роботою по пропаганді безпеки дорожнього руху» відноситься до компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій. Безпосереднє проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху віднесено до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій (ст. 6 розділу II) [89].

До компетенції місцевих органів виконавчої влади Законом України «Про дорожній рух» [89] віднесено:

– виконання вимог законодавства та рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

- визначення компетенції підвідомчих адміністрацій, що створюються згідно із схемою управління містом чи районом, у сфері дорожнього руху та його безпеки;
- розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;
- формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;
- 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;
- контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг;
- організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами;
- здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;
- проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху;
- організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;
- встановлення порядку і здійснення заходів щодо забезпечення охорони транспортних засобів на платних стоянках та в колективних гаражах;
- керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

- контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах;

- організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їх реалізацією;

- накладання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки;

- керівництво роботою зі справляння податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху.

Положеннями ст. 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [117] до відання виконавчих органів міських, селищних та сільських рад віднесено затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності. Положеннями ст. 10 Закону України «Про дорожній рух» до компетенції власників транспортних засобів віднесено здійснення заходів щодо розвитку, експлуатації та утримання транспортних засобів; розвиток мережі навчальних закладів по підготовці та підвищенню кваліфікації водіїв транспортних засобів; організацію та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; організацію та здійснення заходів щодо захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; організацію та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму; вирішення питань експлуатації транспорту у надзвичайних ситуаціях.

Слід зазначити, що до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, які не мають публічно-владних повноважень, відносять: безпосередньо учасників дорожнього руху, власників транспортних засобів, органи місцевого самоврядування, Національну поліцію України; підприємства: підприємства-виробники транспортних засобів; з технічного обслуговування; які здійснюють проектування, виготовлення, обладнання, експлуатацію, обслуговування чи ремонт автомобільних доріг; які надають послуги з перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; які надають послуги з паркування; які

надають послуги з евакуації транспортних засобів; навчальні заклади з підготовки водіїв; медичні установи; страхові організації.

В окрему групу необхідно віднести громадські організації із захисту прав водіїв та власників транспортних засобів, пропаганди безпеки дорожнього руху та сприяння організації перевезень (Міжнародна спілка автомобільного транспорту (IRU), Всеукраїнська спілка автомобілістів (ВСА), Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, Український автомобільний альянс (УАА), Українська рада автомобілістів (УРА), Дорожній контроль, Юні інспектори руху (ЮІР), Асоціація безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху (ТУР) тощо) [159].

Цими організаціями проводиться робота з пропаганди безпеки дорожнього руху практично з усіма об'єктами: водіями індивідуального транспорту, водіями-професіоналами, з військовослужбовцями, дітьми, молоддю, пенсіонерами тощо. Вказані громадські об'єднання створені для захисту прав і законних інтересів громадян, що беруть участь у дорожньому русі, з метою об'єднання колективних зусиль членів цих організацій для запобігання дорожньо-транспортним пригодам, і відповідно до їх статутів мають, серед інших, право проводити заходи з профілактики органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та господарюючими суб'єктами, можуть залучати за їх згодою громадські об'єднання до проведення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Розглянемо діяльність найбільш значущих громадських організацій.

Так, наприклад, до основних завдань у напрямку пропаганди безпеки дорожнього руху Асоціації безпеки дорожнього руху можна віднести:

- участь у заходах щодо забезпечення безпеки руху транспорту та пішоходів, попередження дорожньо-транспортних пригод;
- проведення роз'яснювальної роботи серед водіїв і пішоходів по дотриманню Правил дорожнього руху;

- проведення консультацій з водіями на колективних автостоянках у частині, що стосується Правил дорожнього руху, а також по експлуатації транспорту в екстремальних погодних і дорожніх умовах;
- активну участь у пропаганді транспортної культури у засобах масової інформації (телебачення, радіо, друк тощо);
- надання правової або іншої допомоги водіям, які постраждали при дорожньо-транспортних пригодах;
- проведення занять та консультацій у школах та інших навчальних закладах щодо вивчення та безумовного дотримання Правил дорожнього руху.

Всеукраїнський союз автомобілістів – це громадська організація, створена ще в 1974 році за ініціативою Міністерства внутрішніх справ та Міністерства автотранспорту і яка сьогодні об'єднує понад 540000 членів. Що стосується безпосередньо завдань, які пов'язані з пропагандою безпеки дорожнього руху, то вона забезпечує організацію:

- проведення організаційно-масових заходів щодо попередження дорожньо-транспортних пригод та пропаганди безпеки дорожнього руху;
- спортивних змагань з автотехнічних видів спорту, автопробігів, в тому числі з виїздом за межі України;
- з метою імплементації кращих здобутків у напрямі пропаганди та профілактики безпеки дорожнього руху розвиває міжнародні зв'язки з автомобільними, автоспортивними і автотуристичними клубами та організаціями.

Загони юних інспекторів руху (ЮІР) – це спеціалізовані організації дітей та підлітків від 7 до 16 років, роботу яких координують та спрямовують працівники поліції, яким надано повноваження у даному напрямі, а також муніципальні органи управління освітою. До основних завдань загонів юних інспекторів руху належить: вивчення Правил безпечної поведінки на дорогах і вулицях, оволодіння навичками проведення роботи по пропаганді Правил дорожнього руху і організації цієї роботи серед дітей; оволодіння вміннями надання першої допомоги постраждалим при дорожньо-транспортній пригоді.

Загони юних інспекторів руху створюються в загальноосвітніх школах, позашкільних установах, за місцем проживання дітей та підлітків органами освіти та працівниками Національної поліції України.

Як бачимо, певна робота у даному напрямі громадськими організаціями проводиться, проте, на жаль, порядок та форми такої участі сьогодні на законодавчому рівні не визначено та не регламентовано.

Окрім того, слід наголосити, що певний адміністративно-правовий статус у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають страхові організації. Звісно, система страхування, завдяки якій стає можливою оптимізація процесу відшкодування збитків від ДТП шляхом перерозподілу коштів страхувальників, набуває все більшої актуальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Сьогодні в Україні введено обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, значного поширення набуває такий вид добровільного страхування майна, як КАСКО (умовами передбачено охоплення страхових ризиків, які безпосередньо пов'язані з ДТП, пошкодженням чи знищенням транспортного засобу, незаконним заволодінням транспортним засобом).

Отже, організації, що здійснюють страхування у сфері поводження з транспортними засобами, реалізують один із напрямів забезпечення безпеки дорожнього руху – відшкодування збитків, що виникли внаслідок ДТП, а тому також повинні розглядатися безпосередньо як суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху.

Окрім цього, до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, згідно зі ст. 12 Закону України «Про дорожній рух», можна віднести підприємства, установи та організації усіх форм власності, так як вони розробляють заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, проводять у трудових колективах пропагандистську та профілактичну роботу щодо безпеки дорожнього руху, дотримання вимог законодавства у даному напрямі. Також, за згодою з профспілковими організаціями (за наявності), включають до колективних договорів вимоги щодо форм впливу на членів трудового колективу у разі

порушення ними обов'язків учасників дорожнього руху, встановлених чинним законодавством.

Підсумовуючи, ми дійшли висновку, що нинішній стан закріплення повноважень органів державної, виконавчої влади, місцевого самоврядування, ЗМІ, громадських організацій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не відповідає вимогам часу та своєчасності законодавчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Основна проблема – відсутність чіткого законодавчого розмежування та спеціалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Тобто, незважаючи на те, що низка міністерств за сферою управління, що перебуває у їх віданні, має безпосереднє відношення до безпеки дорожнього руху, їх повноваження за даним напрямом Законом України «Про дорожній рух» окремо не виділяються.

Саме тому сьогодні вважаємо за доцільне створення спеціального органу з координації діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це, у свою чергу, сприятиме комплексному вирішенню проблем у даній сфері. Актуальність даної пропозиції – ще і в тому, що оновлене законодавство передбачає суттєві зміни у безпосередній організації забезпечення безпеки дорожнього руху.

Слід зазначити, що будь-яка система суспільного порядку може вважатися цілісною лише за умови взаємодії її елементів [169]. Таким чином, взаємодію слід розглядати як необхідний інтегративний чинник і для системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Основними принципами взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- а) законність;
- б) науковість;
- в) комплексність;
- г) гнучкість;
- д) спеціалізація суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- е) пропорційність відповідальності;

ж) відсутність дублювання функцій.

Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою організаційних форм управління, як правило, здійснюється шляхом:

– спільного проведення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, проведення профілактичних та пропагандистських занять на підприємствах, установах, організаціях щодо запобігання ДТП;

– обміну інформацією про документи щодо розробки та проведення заходів із запобігання ДТП з транспортними засобами і вдосконалення системи забезпечення безпеки дорожнього руху;

– надання допомоги в організації супроводження колон військових транспортних засобів, а також у забезпеченні руху через населені пункти цих колон тощо.

Акцентуємо увагу на тому, що на актуальності налагодження ефективної взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху наголошується як у наукових дослідженнях [5], так і на рівні нормативно-правових актів, які регламентують даний напрям діяльності.

Окремі правознавці вважають, що одним зі шляхів вирішення проблеми недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу, вважається сприяння у створенні ефективного механізму взаємодії державних органів, органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, громадськості, представників бізнесових та наукових кіл щодо вирішення питань підвищення рівня безпеки дорожнього руху, а серед напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року є створення та розвиток єдиної системи надання учасникам дорожнього руху необхідної інформації, зокрема про стан доріг, погодні умови, аварійну ситуацію, пункти екстреного зв'язку, розташування закладів охорони здоров'я; проведення щороку Тижня безпеки учасників дорожнього руху; проведення акцій «Увага! Діти на дорозі!», «Увага! Пішохід!», «Автобус», «Перевізник-зима»; створення тематичних телепередач з питань пропагування культури поведінки учасників

дорожнього руху для різних вікових категорій населення тощо. Крім того, План заходів на виконання Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року зобов'язує суб'єктів забезпечення дорожнього руху здійснювати: систематичне роз'яснення в засобах масової інформації, Інтернеті питань здійснення органами виконавчої влади заходів, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, запровадження нових форм їх роботи; результатів залучення громадськості, довіри до правоохоронних органів та діяльності громадських формувань, їх участі в забезпеченні безпеки дорожнього руху, за результатами якого ухвалювати рішення щодо вдосконалення діяльності зазначених органів та формувань; проведення спільних нарад, семінарів, конференцій, засідань за круглим столом, заходів за участю громадськості з актуальних питань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з метою пошуку шляхів їх вирішення та підвищення ефективності взаємодії [5].

Статтею 13 Закону України «Про дорожній рух» передбачено, що об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху [89]. Проте це можливо лише за умови особистого бажання громадян, об'єднань співпрацювати з органами публічної влади у даному напрямі діяльності.

Зазначимо, що основним суб'єктом громадськості, який взаємодіє з підрозділами МВС України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, є громадські формування з охорони громадського порядку.

Статтею 1 Закону України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» та Конституцією України передбачено: «громадяни мають право створювати громадські об'єднання для участі в охороні громадського порядку і державного кордону, сприяння органам місцевого самоврядування, правоохоронним органам, Державній прикордонній службі України та органам виконавчої влади, а також посадовим особам у запобіганні та припиненні адміністративних правопорушень і злочинів, захисті життя та здоров'я громадян, інтересів суспільства і держави від протиправних посягань, а також у рятуванні людей і майна під час стихійного лиха та інших надзвичайних

обставин. Такі громадські формування можуть бути створені на засадах громадської діяльності як зведені загони громадських формувань, спеціалізовані загони (групи) сприяння поліції та Державній прикордонній службі України, асоціації громадських формувань тощо. Громадські формування з охорони громадського порядку і державного кордону створюються у складі не менше десяти осіб. Громадські формування створюються на добровільних засадах за місцем роботи, навчання або проживання громадян. Рішення про їх створення ухвалюється на зборах громадян. На збори можуть бути запрошені представники трудових колективів, навчальних закладів, правоохоронних органів та громадськості» [137].

Окрім того, згідно із зазначеним Законом України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» основною метою спеціалізованих громадських формувань правоохоронного спрямування є сприяння органам влади і місцевого самоврядування, правоохоронним органам, а також посадовим особам у виконанні завдань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики аварійності і травматизму на транспорті, запобігання та припинення адміністративних правопорушень і злочинів, захисту життя та здоров'я громадян, інтересів суспільства і держави від протиправних посягань, а також у рятуванні людей і майна під час виникнення надзвичайних ситуацій [137].

Надання допомоги підрозділам Національної поліції України у забезпеченні безпеки дорожнього руху усіма учасниками дорожнього руху (пропаганда, попередження, своєчасне інформування працівників відповідних органів щодо водіїв, які керують транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, надання домедичної допомоги постраждалим на автошляхах) – основні завдання громадських формувань.

Зважаючи на викладене, а також з урахування поглядів провідних адміністративістів, основними формами взаємодії суб'єктів забезпечення дорожнього руху є: інформування (громадян щодо рівня аварійності, підрозділів МВС України про факти порушення правил дорожнього руху і правил

експлуатації автотранспорту); організація проведення спільних пропагандистських та профілактичних заходів; залучення засобів масової інформації у даному напрямі; спільне несення служби нарядами поліції НП України та членів громадських формувань.

Досить важливим аспектом належної взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху є координація.

Координація (від лат. *co* – спільно, *ordinatio* – упорядкування) – це діяльність щодо узгодження, розміщення у порядку взаємопов'язаних об'єктів, вона передбачає узгодження між собою елементів однієї системи управління. У теорії адміністративного права поняття взаємодія та координація звичайно використовуються як нерозривно пов'язані категорії [27].

За своєю природою координація є певним різновидом взаємодії, адже у процесі координації має місце взаємний зв'язок двох систем – координуючої та координованої, в результаті чого обидві змінюють свої властивості. У той же час координація становить собою спосіб забезпечення взаємодії систем, що координуються [179].

Координатор, у свою чергу, безпосередньо забезпечує організацію діяльності суб'єктів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

За результатами проведеного дослідження ми дійшли висновку, що наразі у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху практично відсутній дієвий механізм щодо координації взаємодії.

До основних завдань координуючого органу відносять:

- інформаційно-аналітичну роботу (пошук, збір, обробка, аналіз інформації щодо суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху);
- планування спільних заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на місцевому та регіональному рівні;
- створення інтегрованих інформаційно-пошукових баз з метою забезпечення обміну інформацією;
- здійснення контролю та аналізу.

Крім цього, спеціальний координуючий орган здійснює перевірку відомств та їх підрозділів, діяльність яких пов'язана із сферою безпеки дорожнього руху, створення власних форм та систем звітності, визначення показників ефективності роботи окремих державних органів [179].

Підсумовуючи, зазначимо, що спеціальний координуючий орган повинен бути постійно діючою структурою. Що стосується реалізації контрольних повноважень, міжвідомчий характер діяльності, то вони передбачають наявність у координатора статусу державного органу.

Як показали результати дослідження, сьогодні в системі державного управління не створено ефективних механізмів координації діяльності органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, які відповідають за безпеку дорожнього руху.

Як відомо, на шляху вирішення проблем забезпечення безпеки дорожнього руху важливу роль відіграють саме профілактичні заходи. У питанні безпеки дорожнього руху ключовою є її пропаганда, яка полягає у здійсненні відповідних заходів державними органами, громадськими об'єднаннями, установами, організаціями та окремо кожним громадянином.

Саме тому державна політика у сфері дорожнього руху направлена на взаємодію державних владних структур, їх посадових осіб, органів місцевого самоврядування, громадських об'єднань, спілок, підприємств, установ та організацій всіх форм власності й пересічних громадян у здійсненні спільних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Взаємодія суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху є процесом закономірного обміну інформацією між суб'єктами, діяльність яких спрямована на виявлення, попередження й усунення причин і умов ДТП та зниження тяжкості їх наслідків. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення БДР – це передбачені нормами адміністративного права засоби та заходи впорядкування взаємних зв'язків органів публічної влади, підприємств, установ, організацій та окремих осіб у сфері забезпечення БДР [17].

Зокрема, в проведенні одного заходу з пропаганди безпеки дорожнього руху можуть бути задіяні одразу декілька суб'єктів з різним адміністративно-правовим статусом.

Зміни в сучасному українському соціумі, його економічній, політичній, духовній сферах закономірно впливають на процес формування нових взаємовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху між державою, її інституціями та громадянським суспільством.

Саме тому пропонуємо на роль спеціального координатора у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху Міністерство внутрішніх справ України, на яке чинним законодавством поряд з багатьма іншими завданнями покладено безпосередній обов'язок щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Адже саме на базі відомчих навчальних закладів Міністерства внутрішніх справ та його підрозділів проводиться більшість різноманітних конференцій, семінарів та «круглих столів» з питань планування спільних дій міністерств та відомств щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди.

Варто погодитися з точкою зору, яку висловлює Є.В. Євтушок стосовно того, що проблема організації взаємодії між правоохоронними органами неодноразово розглядалася як на міжвідомчих нарадах, так і в працях науковців, оскільки процес розвитку та реформування правоохоронних органів України нерозривно пов'язаний зі здійсненням співпраці між їх структурними підрозділами. На думку автора, необхідність взаємодії між правоохоронними органами є нагальною потребою, а необхідність її організації – одна з найважливіших вимог до діяльності керівників цих органів на будь-якому рівні – від структурного підрозділу до відомства [45, с. 32], із чим не можна не погодитися.

На жаль, сьогодні відсутні нормативно-правові акти, які б визначили порядок забезпечення безпеки дорожнього руху, особливості взаємодії МВС, України, Національної поліції України з іншими суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Не менш актуальною є проблема взаємодії поліції та громадськості, адже багаторічний світовий досвід правоохоронної діяльності в демократичних країнах засвідчує, що одним із найважливіших інструментів забезпечення безпеки дорожнього руху є партнерські відносини між поліцією та населенням.

Так, наприклад, Ю. Белоусов, В. Семенюк та З. Швець вважають, що наразі особливої актуальності набуло питання переходу до концепції поліцейської діяльності, орієнтованої на громаду, яка виникла як альтернатива традиційному стилю роботи поліції. Новий підхід, як стверджують автори, передбачає не лише необхідність врахування потреб мешканців громади в безпеці (їх бачення основних загроз, очікування від роботи поліції, загальна оцінка її діяльності, тощо), але й необхідність усвідомлення ними, що значна доля відповідальності за забезпечення публічної безпеки покладається саме на них [193, с. 4].

Статтею 11 Закону України «Про Національну поліцію» «Взаємодія з населенням на засадах партнерства» передбачено, що діяльність поліції здійснюється в тісній співпраці та взаємодії з населенням, територіальними громадами та громадськими об'єднаннями на засадах партнерства і спрямована на задоволення їхніх потреб. Окрім того, у ст. 89 «Спільні проекти з громадськістю» зазначається, що поліція взаємодіє з громадськістю шляхом підготовки та виконання спільних проектів, програм та заходів для задоволення потреб населення та покращення ефективності виконання поліцією покладених на неї завдань. Причому співпраця між поліцією та громадськістю спрямована на виявлення та усунення проблем, пов'язаних із здійсненням поліцейської діяльності, і сприяння застосуванню сучасних методів для підвищення результативності та ефективності здійснення такої діяльності [118].

Як слушно зазначає В. В. Доненко, «...сутність публічного адміністрування полягає в громадянській активності через передачу окремих повноважень громадським організаціям» [42]. На думку Р. С. Мельника, Європа прагне переходити від управління державними процесами до їх саморегуляції, зміст якої полягає в тому, що сучасна держава має за собою залишити обмежене,

зумовлене потребами національної безпеки коло функцій, передавши решту їх на виконання чи реалізацію недержавним утворенням [69, с. 307].

Тобто громадські організації (формування) та об'єднання в нашій країні все активніше залучаються до розробки стратегій та програм підвищення безпеки дорожнього руху і займають важливе місце в загальній кількості органів і структур, що утворюють цілісну систему забезпечення безпеки дорожнього руху. Проте вважаємо за доцільне визначити на рівні відповідних нормативно-правових актів:

- адміністративно-правовий статус, права та обов'язки організатора масового заходу як суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху;
- повноваження органів державної влади та місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки дорожнього руху під час проведення масового заходу;
- відповідальність зазначених суб'єктів;
- правила поведінки глядачів та учасників масового заходу.

Важливе місце в організації та здійсненні взаємодії страхових організацій, МВС та НПУ України, іншими органами державної влади щодо забезпечення безпеки дорожнього руху законодавцями відведено МТСБУ (згідно з положеннями розділу IV Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» вона має статус об'єднання страховиків, які здійснюють діяльність щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. До повноважень МТСБУ належить – попередження та пропаганда ДТП, так як страховики, як прибуткові організації, повинні заздалегідь дбати про свої прибутки.

Слід зазначити, що з метою проведення попереджувальних заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху та зменшення кількості ДТП, ст. 43-1 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачено створення фонду попереджувальних заходів МТСБУ.

Підсумовуючи викладене, ми дійшли висновку, що основними суб'єктами забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху є: Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, інші органи виконавчої влади, діяльність яких регламентована Законом України «Про дорожній рух». Важливу роль у цьому напрямі відіграють громадські організації: Всеукраїнська спілка автомобілістів (ВСА), Український автомобільний альянс (УАА), Українська рада автомобілістів (УРА), Дорожній контроль, Юні інспектори руху (ЮІР), Асоціація безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху (ТУР), які проводять відповідну роботу з пропаганди безпеки дорожнього руху практично з усіма учасниками дорожнього руху. Проте порядок та форми такої діяльності сьогодні на законодавчому рівні не передбачено та не регламентовано.

2.2. Правові та неправові форми діяльності пропаганди безпеки дорожнього руху

Становлення нової української системи державного управління, в умовах реформування нашої країни, проходить в умовах швидкої зміни політичних, соціально-економічних засад суспільства, що призводить до радикальної зміни системи управління, відмови від традиційних форм і методів управління. Як справедливо зазначає І. Бачило, «проблеми стрімкої еволюції і трансформації інститутів держави і права, характерні для кінця двадцятого і початку двадцять першого століття, інтенсивний розвиток інформаційного суспільства, глобалізація вимагають переосмислення взаємовідносин між державою і суспільством, визначаючи нові форми і методи правового регулювання цієї взаємодії. Епоха цифри – миттєвий обмін інформацією для формування пакетів документів за запитом суб'єкта – висаджує в повітря відомчі «огорожі», методи і традиції роботи адміністративного апарату [13]. На думку Б.М. Лазарєва, суть держави зовні проявляється через різноманітні форми державного управління.

У зв'язку з цим особливий інтерес є аналізом форм державного управління, характерних для сервісної держави, зокрема забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди [181, с. 17].

Проблема дорожньо-транспортної аварійності була і залишається для України одним з найгостріших питань, що потребують цілеспрямованих зусиль усіх державних органів влади й громадськості. Автомобілізація як частина загального поступального розвитку суспільства, з одного боку, супроводжується численними економічними перевагами, з іншого – породжує комплекс проблем: ускладнюється процес дорожнього руху, зростають транспортний травматизм та збитки від пошкодження техніки і вантажу тощо [74, с. 1]. Порівняно з країнами Євросоюзу стан безпеки дорожнього руху в Україні знаходиться на низькому рівні через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму. Протягом 2017 року в Україні зареєстровано 162 тис. 526 ДТП, із них 27 тис. 200 – з постраждалими, із яких 3 тис. 462 загинуло, і 34 тис. 677 травмовано [51]. У першому кварталі 2018 року в Україні зареєстровано 34 тис. 605 ДТП, із яких 4 тис. 207 – з постраждалими, у яких загинуло 529 і травмовано 5 тис. 445 осіб [51]. На одностайну думку фахівців, однією з найголовніших причин високого рівня аварійності на автодорогах є низька дисципліна та правовий нігілізм учасників дорожнього руху, нехтування елементарними вимогами безпеки, а також прогалини інформаційно-виховної роботи, що зумовлює низький рівень культури дорожнього руху [31, с. 287; 16, с. 1].

Як вказує В.М. Жульов, «ефективність правових заходів впливу нерозривно пов'язана з правовими знаннями, правовою культурою учасників дорожнього руху» [46, с. 35]. З ним погоджується Т.О. Гуржій: «Ядро «інструментарію» державної політики безпеки дорожнього руху повинні складати пропагандистські, роз'яснювальні, виховні, навчальні та інші заходи непримусового характеру» [31, с. 272].

Необхідність розвитку та поглиблення пропагандистської діяльності у сфері безпеки дорожнього руху визнана багатьма науковцями, оскільки нині в Україні ця тема має досить поверхневе застосування через відсутність науково-

теоретичного підґрунтя та закріплення на законодавчому рівні. Отже, необхідність визначення форм здійснення пропаганди, дослідження їх ефективності є нагальною проблемою сьогодення. Теоретичний здобуток фахівців українського адміністративного права сформував сучасні погляди на поняття та класифікацію форм адміністративної діяльності. Так, концептуальні засади їх розвитку знайшли своє відображення у працях В.Б. Авер'янова, Д.М. Бахраха, Ю.П. Битяка, А.С. Васильєва, І.П. Голосніченка, Р.А. Калюжного, В.К. Колпакова, Л.В. Ковалю, О.В. Кузьменка, С.В. Ківалова, Т.П. Мінки, Р.С. Павловського, Д.В. Приймаченка, Б.М. Лазарева, Б.В. Россинського, С.Г. Стеценка, Ю.Н., Старилова та ін. Окремі питання щодо форм діяльності у сфері безпеки дорожнього руху розглядали такі науковці, як М.Ю. Веселов, А.В. Гаркуша, Г.В. Галімішина, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, Д.С. Денисюк, В.В. Доненко, М.М. Долгополова, В.М. Жульов, В.В. Єгупенко, М.А. Микитюк, А.М. Подоляка, В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, М.М. Стоцька, Х.П. Ярмакі та ін. Разом з тим ці роботи присвячені дослідженню лише окремих аспектів форм діяльності в сфері безпеки дорожнього руху, лишаючи поза увагою таке важливе питання, як загальнотеоретична характеристика та систематизація форм здійснення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. Отже, необхідність поглиблення знань в даній сфері зумовлює її актуальність.

Для визначення форм діяльності необхідно дослідити, насамперед, зміст поняття «форма». Термін «форма» має кілька значень: зовнішній вид, зовнішній обрис; устрій, структура будь-чого, система організації.

Під формами управління Л. Коваль розуміє будь-яке зовнішнє вираження однорідних дій державного органу, його структурних підрозділів і службових осіб, що здійснюються з метою реалізації функцій управління [53].

На думку В. Авер'янова, формами управлінської діяльності слід вважати: процесуальні (процедурні) форми; форми зовнішнього вияву – видання актів управління, здійснення інших юридично значущих дій, а також суто організаційні дії; морально-етичні прояви. Всі ці форми управління можуть виражатися через форми правового опосередкування, яке набуває тим самим

значення своєрідної «форми форм» [1]. Під формою будь-якого явища А. Васильєв розуміє спосіб зовнішнього виразу змісту, відносно стійку визначеність зв'язку елементів змісту та й їх взаємодії, тип і структури змісту [19]. Форма і зміст у кожному конкретному явищі невіддільні один від одного. Якщо функції діяльності розкривають основні напрями цілеспрямованого впливу суб'єктів на об'єкти, то форми діяльності – це шляхи здійснення такого цілеспрямованого впливу, тобто форми діяльності показують, як практично здійснюється діяльність [200].

У двадцять першому столітті, столітті інформаційного суспільства і цифрових технологій, загострюється конкуренція між правовими та неправовими формами державного управління і, на жаль, не на користь останніх [55].

Деякі науковці вважають за доцільне поділити їх на два види – правові і неправові. Зокрема, Ю. Битяк, Д. Бахрах, Б. Россинський, Ю. Старілов виділяють правові і неправові форми управління, де правові – пов'язані з встановленням та застосуванням норм права, наприклад, видання нормативних та індивідуальних актів управління, неправові – проведення тих чи інших управлінських дій, безпосередньо не пов'язаних з прийняттям юридичних актів управління [7; 55].

На відміну від правових форм, в яких виражено одностороннє волевиявлення уповноваженого на реалізацію управлінської компетенції державного органу, організаційні форми такої офіційності не мають (вони практично не тягнуть юридичних наслідків). Проте значущість організаційних форм в управлінській діяльності важко переоцінити, оскільки вони дозволяють врахувати різні точки зору і підходи, організувати обговорення проблеми, досягти компромісної угоди [12, с. 768, 55, с. 692].

Отже, форми, що тягнуть юридичні наслідки, відносять до правових форм, і, відповідно, форми, що не тягнуть юридичних наслідків, до неправових. Форми діяльності визначаються характером відносин у певній сфері життєдіяльності людини. Суспільно корисна діяльність має різні наслідки: правові й неправові.

Як наслідок, форми діяльності пропаганди безпеки дорожнього руху також можуть бути правовими й неправовими, що залежить від характеру їх юридичних наслідків. На думку Р. Павловського, «використання тої чи іншої форми залежить від конкретної ситуації, оскільки при вирішенні одного і того ж питання використовуються як правові, так і неправові форми, тому тільки раціональне використання форм у взаємозв'язку, обґрунтований вибір основної серед них, вміле поєднання, а при необхідності й пошук нових забезпечує досягнення запланованих результатів» [156].

Розглянемо більш детально правові та неправові форми діяльності щодо пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі.

Як ми раніше визначили, правові форми виражаються у виданні правових актів управління. Відповідні правові акти є основною формою виконавчо-розпорядчої діяльності суб'єктів пропаганди на різному рівні. Правові норми, що визначають правовий стан суб'єкта пропаганди, фактично визначають і форми його діяльності. Вибору конкретної форми діяльності притаманні певні закономірності: відповідність компетенції суб'єкта, призначенню і функціям діяльності, змісту і характеру регламентованих питань, цілям впливу, особливостям об'єкта управління.

Прикладом видання правових актів з пропаганди безпеки дорожнього руху може служити Закон України «Про дорожній рух», ст. 20 якого передбачає навчання громадян правилам безпечної поведінки на автодорогах (навчання проводиться в дошкільних, загальноосвітніх, спеціальних освітніх установах різних організаційно-правових форм, які отримали ліцензію на здійснення освітньої діяльності в установленому порядку) [89]. Важливою вказівкою є те, що органи внутрішніх справ, державні засоби масової інформації зобов'язані надавати відповідним органам виконавчої влади допомогу в проведенні роботи з навчання громадян правилам безпечної поведінки на дорогах.

Закон України «Про рекламу» [129] в першій главі визначає поняття реклами, її об'єкта, споживача, рекламодавця і рекламо-розповсюджувача; загальні вимоги до реклами (ст. 5), поняття соціальної реклами (ст. 10). Другий

розділ Закону говорить про особливості окремих способів поширення реклами, адже соціальна реклама – один з напрямків діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху. Крім того, реклама і пропаганда мають подібні прийоми і способи розповсюдження.

Не можна не приділити уваги розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 14.06.2017 [133], «Про затвердження Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 28.03.2018 [97] та Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року: за умови виконання їх заходів у повному обсязі прогнозується наближення до середньоєвропейського рівня безпеки дорожнього руху, а саме із восьми загиблих у ДТП на 100 тис. населення до чотирьох.

Так, наприклад, у Плані заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року передбачено визначенням конкретних завдань, термінів та їх виконавців. Зокрема:

– удосконалення системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, із яких основні – це надання упродовж 2018 року до Уряду України пропозицій про внесення змін до законів та інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху, які стосуються таких питань: керування транспортними засобами у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; перевищення швидкості руху транспортних засобів, зменшення перевищення ліміту швидкості на 20 км/год; щодо використання засобів пасивної безпеки та мотошоломів, а також користування засобами зв'язку під час керування транспортним засобом; запровадження системи штрафних балів; використання прав та обов'язків пішоходами та велосипедистами, порядку використання електромобілів.

– внесення протягом 3 років (2018-2020) змін до законодавства України, що стосуються питань безпеки дорожньої інфраструктури та перевезень пасажирів і вантажів автотранспортом; доступності транспорту і транспортної

інфраструктури для маломобільного населення; імплементації в національне законодавство України норм та положень Директив Європарламенту та Ради № 92/6/ЄЕС, 2002/15/ЄС, 2003/59/ЄС, 2006/22/ЄС, 2007/46/ЄС, 2008/68/ЄС, 2008/96/ЄС, 2009/40/ЄС, 2014/47/ЄС, та регламентів № 3821/85, 92/24/ЄЕС, № 561/2006, № 1071/2009, № 1072/2009, № 1073/2009, № 1370/2009, № 461/2010, які стосуються безпеки дорожнього руху: розроблення протягом 2018 року проекту Закону України щодо безпеки дорожнього руху та внесення на розгляд Кабінету Міністрів України проекту Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року та реалізацію її завдань і заходів.

Слід зазначати, що перший етап вже реалізовано: Кабінетом Міністрів України 28.04.2018 схвалено Державну програму з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. У подальшому Міністерствами інфраструктури, внутрішніх справ, охорони здоров'я, освіти та науки, фінансів, будівництва та житлово-комунального господарства, регіонального розвитку, економічного розвитку і торгівлі України, а також Національною поліцією та іншими центральними та місцевими органам виконавчої влади будуть здійснюватися заходи щодо її виконання.

Також у Плані визначено завдання щодо розроблення протягом 2018-2019 років концепції єдиної Національної бази даних дорожнього руху, в якій передбачити дані про дороги, аналіз ризиків та місць концентрації ДТП, показники безпеки, дані про організацію дорожнього руху, водіїв, транспортні засоби тощо, а також системи з проведення тренінгів та навчань з питань безпеки дорожнього руху з представниками від Національної поліції України, Укртрансбезпеки, комісій з безпеки дорожнього руху в регіонах, інженерами та експертами з безпеки дорожнього руху, викладачами вищих навчальних закладів та інструкторами з навчання та підготовки водіїв.

Заплановано протягом 2019-2020 років розробити проект методики економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я особи внаслідок ДТП.

Місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування

запропоновано протягом другого та третього кварталу 2018 року розробити аналогічні регіональні цільові програми з безпеки дорожнього руху та їх фінансування, у яких передбачити вжиття заходів з удосконалення форм і методів профілактики дорожньо-транспортного травматизму, обладнання автостанцій для дітей, проведення щорічних благодійних акцій, конкурсів, виготовлення відеороликів соціально-профілактичного спрямування з попередження дорожньо-транспортного травматизму, виготовлення та розміщення наочних інформаційних матеріалів на рекламних стендах у місцях масового перебування громадян та у громадському транспорті, покращення паркувальних зон, пішохідної інфраструктури, обмеження швидкості руху автотранспорту, розвитку велосипедної інфраструктури, при цьому врахувати потреби людей з обмеженими можливостями.

Звернуто увагу міністерств та відомств на постійне здійснення співпраці з європейськими і міжнародними інституціями щодо імплементації їх практичного досвіду у сфері безпеки дорожнього руху.

Також у Плані не залишилось поза увагою питання щодо удосконалення системи обліку та аналізу даних про дорожньо-транспортні пригоди. Із основних завдань є запровадження упродовж 2018-2019 років системи обліку та обробки даних про ДТП на основі Європейської системи даних CADAs, а також навчання роботи з цією базою даних працівників Національної поліції України.

У третьому розділі Плану були висвітлені питання щодо покращення безпеки на дорогах та дорожній інфраструктурі. Для їх реалізації визначено виконання 16 важливих заходів, із яких:

– забезпечення протягом 2018-2019 років розроблення законодавчих нормативно-правових актів щодо порядку визначення та обліку місць концентрації ДТП на автодорогах та вулицях населених пунктів, а також проектування автодоріг з урахуванням найкращих практик та рекомендацій Євросоюзу щодо безпеки дорожнього руху, проведення аудиту безпеки дорожнього руху під час планування, проектування, будівництва та експлуатації автодоріг, вулиць та об'єктів дорожньої інфраструктури відповідно до положень

Директиви Європарламенту № 2008/96/ЄС, а також внесення змін до чинних нормативно-правових актів України щодо визначення вимог до розташування зовнішньої реклами на міжнародних автомагістралях відповідно до Європейської угоди про міжнародні автомагістралі та автоматизації перекриття залізничних переїздів;

– підготовка до 2020 року проектів законів та нормативно-правових актів щодо забезпечення експлуатації колісних транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Євросоюзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами, – з іншої;

– розробка протягом 2 кварталу 2018 року Комплексної програми ліквідації місць концентрації ДТП на автодорогах;

– створення протягом 2018-2019 років належних умов для безпечного руху велосипедистів;

– протягом 2018-2020 років усунення поворотів на автодорогах на 180 градусів, у першу чергу в місцях з високою концентрацією ДТП;

– розробки протягом 2019 року навчальної програми з аудиту дорожньої безпеки з метою забезпечення фахівців відповідними знаннями;

– розробка протягом 2018-2019 років Державної та регіональних програм щодо запровадження енергозберігаючих технологій під час освітлення вулиць та доріг, особливо на ділянках доріг, що відносяться до першої категорії та проходять через населені пункти;

– підготовка протягом 2018 року Концепції та Національної програми інфраструктурних рішень для уразливих учасників дорожнього руху: обладнання ділянок вулично-дорожньої мережі населених пунктів пішохідними огороженнями, облаштування конструктивно виділених островців безпеки на пішохідних переходах, а також тротуарів, встановлення дорожніх знаків та нанесення розмітки «особа з інвалідністю» у місцях зупинок, стоянок, паркувань у кількості, яка визначена у ст. 30 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» [126], проведення дорожніх робіт з

дотриманням вимог державних будівельних норм і нормативів з урахуванням потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

– вжиття заходів з обладнання нерегульованих пішохідних переходів за межами населених пунктів, а також на ділянках автошляхів державного значення, які проходять через населені пункти, спеціальними світлофорними об'єктами, які обмежують швидкість, системами світлового та звукового сповіщення, у тому числі з використанням енергозберігаючих технологій;

– пристосування пішохідних переходів для їх використання особами з інвалідністю з порушеннями зору, слуху та опорно-рухового апарату та іншими маломобільними групами населення;

– використання засобів примусового зниження швидкості руху транспорту;

– внесення протягом 2018-2020 років змін до окремих законів та нормативно-правових актів України про експлуатацію транспортних засобів згідно з вимогами Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Євросоюзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їх державами-членами, з іншої сторони, а також відповідно до положень Директиви Європейського Парламенту та Ради від 03.04.2014 № 2014/45/ЄС про періодичні тестування на придатність до експлуатації для моторних транспортних засобів та їх причепів;

– розробка протягом 2018-2019 років нормативно-правових актів України щодо недопущення внесення в процесі експлуатації змін до конструкції транспортних засобів, які погіршать характеристики їх безпечності та екологічності або не будуть відповідати діючим правилам, нормативам і стандартам;

– розробка до 2020 року законопроектів України щодо схвалення типу для загальної безпеки автотранспортних засобів, причепів до них та систем, складових і окремих технічних вузлів, призначених для них, згідно з чинними положеннями законів Євросоюзу, а також передбачення відповідальності за порушення ст. 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з

інвалідністю в Україні» стосовно облаштування спеціальним обладнанням автотранспорту.

Крім цього, у Плані були визначено ряд завдань щодо удосконалення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв: розроблення протягом 2018 року нормативно-правових актів щодо імплементації норм та положень Директиви Європарламенту та Ради № 2006/126/ЄС щодо порядку здачі іспитів кандидатами у водії, підготовки і навчання водіїв навикам надання домедичної допомоги особам, які постраждали внаслідок ДТП, контролю за діяльністю таких закладів, а також створення упродовж 2 кварталу 2018 року автоматизованої єдиної бази даних про видані медичні довідки кандидатам у водії, а також водіям.

Визначено завдання окремим міністерствам та відомствам щодо вдосконалення забезпечення безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом, із яких основні передбачають надання відповідних пропозиції до діючих нормативно-правових актів, а саме забезпечення ефективного державного нагляду та контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які здійснюють свою діяльність з перевезення пасажирів та вантажів, підвищення відповідальності власників за безпечність транспортних засобів з урахуванням досвіду країн Європи.

Окрему увагу приділено питанням пропаганди безпеки дорожнього руху, зокрема розвитку та виховання безпечної поведінки учасників дорожнього руху (розділ 7): проведення протягом 2018 року пропагандистських заходів щодо використання засобів пасивної безпеки та ризику у разі перевищення швидкості, а також популяризації використання пішоходами і велосипедистами світлових засобів.

Заплановано протягом 2018-2020 років, з метою зниження кількості ДТП та тяжкості їх наслідків, систематично організовувати кампанії з інформування населення щодо важливості та ролі дотримання швидкості, порядку використання пасивних засобів безпеки та мобільних телефонів під час руху, а

також попередження щодо недопущення вживання алкоголю та наркотичних речовин за кермом.

Протягом 2018-2019 років планується внести зміни до навчальних програм дошкільної, загально-середньої освіти та професійно-технічної освіти, де передбачити обов'язковий перегляд учнями документальних фільмів з вивчення «Правил дорожнього руху» та правил безпечної поведінки на вулицях та автошляхах.

Також визначено заходи, що стосуються безпосередньо зниження рівня тяжкості та наслідків дорожньо-транспортних пригод, із них: впровадження протягом 2018-2020 років системи екстреної допомоги за єдиним телефонним номером «112»; перегляд протягом 2018-2019 років нормативів прибуття бригад швидкої медичної допомоги на місця ДТП, проведення інвентаризації існуючих відділень лікарень, які розташовані поблизу міжнародних доріг та утворення на їх базі центрів травми, а також дооснащення їх сучасним діагностичним обладнанням, а також розроблення до 2020 року електронної мапи з відображенням місць знаходження аварійно-рятувальних служб, закладів охорони здоров'я, підрозділів екстреної медичної допомоги та поліції, можливих місць зупинки, стоянки, паркування та зберігання автотранспорту тощо.

МВС України та Національною поліцією України заплановано ряд заходів щодо забезпечення дотримання «Правил дорожнього руху», а саме:

- оснащення у період 2018-2020 років автотранспорту Національної поліції мобільними пристроями для здійснення перевірок дотримання встановленого швидкісного режиму;
- посилення контролю за дотриманням пішоходами ПДР;
- внесення у період 2018-2019 років відповідних змін до законодавчих та нормативно-правових актів України з питань правового врегулювання системи автоматичної фіксації порушень ПДР;
- протягом 2018-2020 років поліпшення системи моніторингу Національною поліцією України використання водіями та пасажирями пасивних засобів безпеки, мобільних телефонів та керування у стані алкогольного або

наркотичного сп'яніння.

Ще однією важливою правовою формою роботи в даному напрямі є забезпечення фінансування заходів з безпеки дорожнього руху та її пропаганди, а саме: включення до бюджетів різних рівнів: державного, місцевих витрат на проведення даних заходів. Фінансування заходів у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди раніше здійснювалися в основному за рахунок коштів, що виділялись на реалізацію поточної діяльності органів виконавчої влади, причому в умовах недофінансування за залишковим принципом. У цьому році наявні деякі покращення у цьому напрямі, а саме Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року, передбачено виділення упродовж перших 3 років з державного бюджету понад 380 млн. грн. безпосередньо для забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, а саме організації та проведення масових рекламних кампаній. Для фінансування Програми всього передбачено виділення з бюджету у 2018 році 2,64 млрд. грн., у 2019 році – 2,55 млрд. грн., у 2020 році 34,9 млрд. грн.

Що стосується неправових форм державного управління в Україні, то вони більше притаманні органам виконавчої влади та місцевого самоврядування.

Головною проблемою реалізації неправових форм державного управління є небезпека її зведення до бюрократичних заходів і створення «видимості бурхливої діяльності». На підготовку і проведення формальних заходів витрачаються переконливі сили і засоби, а громадська віддача від них, у кращому разі, – мізерна. Результат, як правило, один – використання державних ресурсів у бюрократичних, а нерідко – і в особистих інтересах [55, с. 692].

Зважаючи на розширення повноважень регіональних органів управління в здійсненні управлінських інновацій на місцях, все більшої актуальності набуває імплементація міжнародного позитивного досвіду щодо впровадження, в межах чинного законодавства, інноваційних проектів у сфері безпеки дорожнього руху та її пропаганди.

Слід зазначити, що неправові форми пропаганди безпеки дорожнього руху поділяються на організаційно-технічні заходи та матеріально-технічні

операції [166].

До організаційно-технічних заходів відносяться такі дії, як розробка програм, проведення нарад, форумів, круглих столів, контроль, роз'яснення тих чи інших заходів, вивчення та узагальнення досвіду, підбір та підготовка кадрів.

Як вважають П.П. Глущенко, Н.Н. Жильський, В.І. Кайнов, І.В. Куртяк, організаційні заходи виражаються у вивченні, узагальненні та розповсюдженні позитивного досвіду, в навчанні виконавців, в інструктуванні, в наданні практичної допомоги безпосередньо на місцях, розробки науково обґрунтованих рекомендацій і заходів щодо впровадження досягнень науки і техніки. Організаційні заходи не пов'язані безпосередньо з виникненням, зміною та припиненням конкретних адміністративно-правових відносин. Вони здійснюються в процесі поточної управлінської діяльності [3].

Прикладом організаційно-технічних заходів є проведення Тижнів безпеки дорожнього руху, тематичних конференцій, форумів, круглих столів тощо.

Так, наприклад, з метою зміцнення транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху, формування навичок безпечної поведінки на вулицях і дорогах, активізації роботи з підвищення безпеки дорожнього руху, особливо при здійсненні пасажирських перевезень, проведення профілактичних заходів із попередження дорожньо-транспортних пригод, в Україні, у період з 8 по 14 травня та з 13 по 19 листопада 2017 року проведено Тиждень безпеки дорожнього руху. Зокрема, в навчальних закладах було організовано показ мультфільмів «Азбука дорожньої безпеки», «Дітям про правила дорожнього руху», документальних фільмів «Ціна неуваги», «Присвячується пішоходам». Серед дітей проводилися конкурси тематичного малюнку на тему «Знай дорослий, знай дитя! Безпека руху – це життя», а також віршів, ребусів та загадок про дорожній рух. Медичні працівники шкіл проводили відкриті заняття для учнів старших класів «Надання медичної допомоги під час дорожньо-транспортних пригод». Також у рамках проведення цих заходів у навчальних закладах були проведені зустрічі з поліцейськими Національної поліції України, які розповідали учням як правильно вести себе на дорозі та знайти вихід з будь-

якої ситуації, пов'язаної з дорожнім рухом. Крім цього, були проведені наради за участю власників транспортних засобів, автомобільних перевізників, підприємствами, установами та організаціями автомобільного транспорту, що здійснюють пасажирські перевезення, стосовно виконання ними законодавства про автомобільний транспорт в частині безпеки перевезень, за участю засобів масової інформації здійснювались профілактичні акції з попередження ДТП та інші. Аналогічні заходи будуть проведені з 21 по 27 травня 2018 року.

Слід також акцентувати, що з метою пошуку ефективних, науково обґрунтованих шляхів удосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, починаючи з 2006 року Донецьким юридичним інститутом МВС України щорічно проводяться Міжнародні науково-практичні конференції з питань безпеки дорожнього руху. Так, у листопаді 2017 року було проведено дванадцяті Міжнародну науково-практичну конференцію «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», на якій активну участь брали фахівці Міністерства охорони здоров'я України, Національної поліції України, Управління патрульної поліції, ГУНП в областях, ДП «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій», Укртрансбезпеки, Служб автомобільних доріг України.

На цій конференції були розглянуті питання вдосконалення Правил дорожнього руху, правові та соціальні аспекти взаємодії працівників патрульної поліції з учасниками дорожнього руху, взаємодії Національної поліції з органами державної влади та місцевого самоврядування з питань зниження рівня аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, заходи адміністративного реагування за фактами ДТП, скоєнню якої сприяли незадовільні дорожні умови, міжнародний досвід та співпраця у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, особливості розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, нормативно-правове врегулювання системи екстреної медичної та долікарської допомоги постраждалим при ДТП, медичне забезпечення автомобільного транспорту, психофізіологічне обстеження водіїв з урахуванням світового досвіду.

Слід зазначити, що за результатами проведених конференцій до органів державної влади направлено 22 пропозиції щодо покращення стану дорожньої безпеки в нашій країні, які були враховані в законодавчих нормативних актах України.

24 липня 2014 року у Національному транспортному університеті було проведено засідання Загальнонаціонального форуму з безпеки дорожнього руху, на якому взяли участь представники Кабінету Міністрів України, профільних міністерств та відомств, ДАІ МВС, а також зацікавлених громадських організацій. На форумі були розглянуті такі питання: Презентація нової редакції Закону «Про дорожній рух», удосконалення законодавства у сфері дорожнього руху та медичного забезпечення БДР, сучасний підхід до системи підготовки водіїв, перепідготовка водіїв корпоративних автопарків, автоматизована система фіксації порушень ПДР, єдина база медичних комісій з допуску кандидатів у водії та водіїв до керування автотранспортом, виділені смуги громадського транспорту, концепція удосконалення державної системи управління безпеки дорожнього руху, роль засобів масової інформації в популяризації безпеки дорожнього руху, пропозиції щодо впровадження в Україні аудиту дорожньої безпеки та інші.

Згідно з резолюцією, яка була прийнята за результатами форуму, прийнято рішення звернутись до Президента України, Прем'єр-міністра, Уряду, Верховної Ради, органів місцевого самоврядування з пропозицією щодо вжиття усіх зусиль на виконання рекомендацій, які були викладені у доповідях, звітах та резолюціях ВООЗ, ООН, Світового Банку з питань безпеки дорожнього руху, та в Глобальному плані ООН щодо здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011-2020 років. Крім цього, винесено рекомендації Кабінету Міністрів України щодо визначення окремого органу з питань реформування державної системи управління безпеки дорожнього руху та ініціювати створення в системі центральних органів державної виконавчої влади державного органу із спеціальним статусом – Національна дорожня адміністрація, і покласти на нього функції керівництва і координації програм та

проектів з безпеки дорожнього руху, зокрема – Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011–2020 роки та інших, а також запропонували створити при Кабміні України Раду з безпеки дорожнього руху, поклавши на неї обов'язки з розроблення Національного плану дій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на 2015-2020 роки, та передбачити у ній кошти на створення ефективної системи надання медичної допомоги особам, які отримали поранення під час ДТП, а також забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху у спеціалізованих засобах масової інформації. Запропоновано звернутися до Нацради України з питань телебачення і радіомовлення щодо внесення змін до ст. 9 Закону України «Про телебачення і радіомовлення» [135] про відведення обов'язкового відсотку часу, присвяченого питанням безпеки дорожнього руху в загальному обсязі мовлення теле- та радіокомпаній. Внести пропозиції щодо реформування системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв з урахуванням євростандартів та запровадити підготовку викладачів, інструкторів та екзаменаторів на базі спеціальних центрів. Також однією із пропозицій було вжиття заходів щодо створення у відкритому доступі електронної мапи автодоріг України із відображенням стану їх покриття, інфраструктури тощо та з можливістю використання зворотного зв'язку від громадян (шляхом реєстрації всіх повідомлень про стан автодоріг). Відображено також питання щодо удосконалення процедури проведення огляду на стан сп'яніння та профілактичних наркологічних оглядів, а також запровадження обов'язкового проходження психофізіологічної експертизи кандидатами у водії та водіями. Однією із важливих ролей у виконанні поставлених завдань, Форум відвів засобам масової інформації, як одному із найбільш дійових інструментів впливу на суспільство, та запропонував регулярно висвітлювати актуальні питання безпеки дорожнього руху.

22 січня 2015 року пройшла робоча зустріч з учасниками координаційної ради Загальнонаціонального форуму з безпеки дорожнього руху, у якій взяли

участь представники Адміністрації Президента України, Міністерства інфраструктури, внутрішніх справ, депутати Верховної Ради України, а також радник зі стратегічних питань безпеки дорожнього руху консультативної місії Євросоюзу в Україні Міхаел Шраге. На зустрічі розглянуто та обговорено проект закону «Про дорожній рух» у новій редакції, з урахуванням окремих положень законодавства Євросоюзу, а також проекти законів щодо внесення змін до чинних законодавчих актів про порядок притягнення до відповідальності водіїв, у разі запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР, підготовки та перепідготовки водіїв, медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснення контролю за безпекою пасажирських і вантажних перевезень та покращення дорожньої інфраструктури. За результатами зустрічі прийнято рішення щодо створення робочої групи з доопрацювання розглянутих законопроектів.

11 серпня 2017 року у м. Дніпро за участі Консультативної Місії Євросоюзу, органів місцевого самоврядування, профільних навчальних закладів, представників бізнесу та громадськості проведено «круглий стіл» на тему «Підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні», метою якого був збір ідей, пропозицій, передових практик, а також проблем, з якими стикаються учасники дорожнього руху. Отримані пропозиції з питань безпечні дороги та безпечна інфраструктура, безпечний транспорт, освіта учасників дорожнього руху, підготовка та превентивна діяльність, підвищення рівня системи управління безпекою дорожнього руху, найважливіші критерії зниження кількості ДТП були включені до проекту Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, який 28 березня 2018 року затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України № 231-р [97].

21 серпня 2017 у Головному управлінні національної поліції в Львівській області за участі правоохоронців та представників Департаменту освіти та науки, Служби у справах дітей, науковців та міжнародних експертів регіонального представництва Консультативної місії Євросоюзу відбувся

«круглий стіл», присвячений початку профілактичних заходів на території області заходів «Увага! Діти – на дорозі!», які тривали з 20 серпня по 20 вересня минулого року. Під час круглого столу виступив координатор регіонального представництва Консультативної місії Євросоюзу Матц Люнгвальд, який поділився досвідом щодо подолання проблем дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

22 травня 2018 року керівництвом Київської міжрегіональної філії Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я України» організовано проведення у м. Києві науково-практичної конференції «Розвиток національної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Безпека транспортних засобів та їх експлуатації».

Кім цього, слід зазначити, що сьогодні значного поширення набула розробка навчальних програм та підготовка методичних матеріалів. Це, по-перше, обумовлено відсутністю в освітніх установах навчально-методичних матеріалів та навчальних посібників, необхідного обладнання. Наявні підручники та посібники з безпеки дорожнього руху в більшості своїй або морально застаріли, або містять неточності і помилки. Вони неприйнятні як з педагогічної точки зору, так і з урахуванням внесених змін до нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху. Найчастіше в школах поширюються методичні матеріали та інша література, які ні з ким не узгоджені і не рекомендовані.

По-друге, проведений аналіз діяльності підрозділів поліції, які безпосередньо забезпечують організацію пропагандистської діяльності також показав, що труднощі в цьому напрямі обумовлені відсутністю необхідного науково-методичного забезпечення діяльності пропагандистів, а також належної професійної підготовки з навчання їх психолого-педагогічним методам і прийомам профілактичного впливу на учасників дорожнього руху. Як зазначають вчені, «ефективність загальної віктимологічної профілактики багато в чому залежить від інтересу, що виявляється громадянами до інформації, від її

переконливості, правдивості, від уміння дохідливо пояснити, як треба себе вести і як не треба, щоб не стати жертвою дорожньої пригоди. Така профілактика повинна утримувати людей від віктимних дій і вчинків. В цьому її головна мета» [189].

Таким чином, саме такі неправові форми роботи, як навчання кадрів, підвищення кваліфікації, обмін досвідом, розробка навчальних програм, підготовка та видання методичної літератури, сьогодні мають першочергове значення.

Матеріально-технічні операції носять допоміжний характер. Сюди відноситься робота з інформацією, проведення досліджень, розробок, підготовка до видань і саме видання актів, ведення діловодства, складання довідок і т.п.

У роботі щодо пропаганди безпеки дорожнього руху до дій такого роду можна віднести аналіз аварійності, опитування громадської думки, аналіз ефективності пропагандистської роботи. Це є необхідним для визначення найближчих цілей і завдань роботи з пропаганди, основних її напрямів. Особливо слід підкреслити проблему, пов'язану з необхідністю посилення профілактичної роботи з населенням, пропаганди дотримання Правил дорожнього руху та інших правових норм, що діють у сфері дорожнього руху.

Такі неправові форми роботи, як навчання кадрів, підвищення кваліфікації, обмін досвідом, розробка навчальних програм, підготовка та видання методичної літератури, потребують подальшого опрацювання та особливо впровадження новітніх форм пропаганди безпеки дорожнього руху з використанням Інтернет-ресурсів, нетрадиційних форм пропаганди, імплементації зарубіжного позитивного досвіду.

Зокрема, на прикладі європейських країн можемо побачити, що саме громадські об'єднання у сфері безпеки дорожнього руху створені для захисту прав і законних інтересів громадян, що беруть участь у дорожньому русі, з метою об'єднання колективних зусиль членів цих організацій для запобігання дорожньо-транспортним пригодам. Відповідно до їх статутів, такі організації мають, серед інших, право проводити заходи з профілактики органами

виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та господарюючими суб'єктами, можуть залучати за їх згодою громадські об'єднання до проведення заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху (фінляндська «Ліікеннетурва» – організація, встановлена урядом країни, має статус державно-громадської; Служба безпеки дорожнього руху – найстаріше об'єднання в Німеччині, займається проблемою безпеки дорожнього руху, створене за ініціативою громадян).

Слід зазначити, що сьогодні в Україні діє низка громадських і некомерційних об'єднань, статутною метою яких є здійснення заходів з попередження дорожньо-транспортних пригод: Всеукраїнська спілка автомобілістів (ВСА), Український автомобільний альянс (УАА), Українська рада автомобілістів (УРА), Дорожній контроль, Юні інспектори руху (ЮІР), Асоціація безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху (ТУР); створено клуби шанувальників різноманітних марок автомобілів – «Seat-клуб», «Ауді-клуб», «Шкода-клуб» тощо [43]. Цими організаціями проводиться робота із пропаганди безпеки дорожнього руху практично з усіма об'єктами: водіями індивідуального транспорту, водіями-професіоналами, військовослужбовцями, дітьми, пенсіонерами, молоддю тощо.

Так, наприклад, у м. Дніпро існує відома неформальна громадська організація, представники якої яскравою фарбою роблять малюнки-мітки на проїзній частині в місцях значного пошкодження дорожнього полотна, відсутності люків та зливних решіток. Такими діями вони попереджають водіїв, тим самим запобігаючи дорожньо-транспортним пригодам. Проте порядок та форми такої участі до теперішнього часу на законодавчому рівні не визначені і не регламентовані.

Враховуючи викладене, ми дійшли висновку, що основними формами роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху є правові, які забезпечують: визначення цілей і завдань, конкретних виконавців та термінів проведення заходів; здійснення контролю за виконанням планів, програм та заходів; відповідне фінансування заходів з пропаганди безпеки дорожнього руху

(як бюджетне, так і позабюджетне); залучення як державних, так і громадських організацій до даного напрямку діяльності.

Нам імпонує позиція В.А. Смородини, на думку якої «робота з пропаганди у правовій і неправовій формах проводиться на всіх рівнях діяльності суб'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху. Вибір відповідних форм роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху повинен здійснюватися з урахуванням особливостей конкретного суб'єкта пропаганди, вимог ефективності та доцільності» [155].

У зв'язку з цим перед нашою державою надзвичайно гостро стоїть питання щодо необхідності вдосконалення та розвитку форм діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху, зокрема:

- активізація впровадження нових форм пропаганди безпеки дорожнього руху шляхом збільшення обсягів з використання реклами в міському пасажирському транспорті, на вулицях і шляхах, інтернет-ресурсах, телебаченні, радіо;

- формування постійного активу представників засобів масової інформації, творчих колективів і організацій, що об'єдналися на основі спільності інтересів для поліпшення діяльності Національної поліції України, удосконалення умов і безпеки руху;

- імплементація позитивного зарубіжного досвіду;

- законодавче закріплення механізму визначення кількісних та якісних критеріїв оцінки виконання пропагандистських заходів у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, що дозволять оцінювати їх ефективність;

- визначення порядку фінансування діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху;

- доповнення Закону України «Про дорожній рух» розділом «Безпека дорожнього руху», де окремо слід відобразити питання пропаганди та профілактики безпеки дорожнього руху.

Також зазначимо, що, незважаючи на розмаїття форм пропагандистської діяльності, впровадження її в життя здійснюється ледве на третину. Багато уваги

держава приділяє посиленню адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, впровадженню нових засобів контролю швидкості на дорогах, здійснюється реорганізація системи органів дорожньої поліції Національної поліції України, затверджуються нові нормативно-правові акти щодо порядку проходження технічного огляду, реєстрації автотранспортних засобів тощо. Здається, що всі ці заходи спрямовані на вдосконалення системи безпеки дорожнього руху, проте розвиток та впровадження пропаганди безпеки дорожнього руху, яка має єдину мету – забезпечення безпечного співіснування на дорогах як водіїв, так і пішоходів, зменшення кількості та тяжкості дорожньо-транспортних пригод – так і залишається на низькому рівні.

На нашу думку, це недолік та упущення влади, оскільки безпека людини на транспорті, її життя та здоров'я є найважливішою цінністю правової держави. Необхідно вдосконалювати існуючі форми пропаганди, досліджувати та впроваджувати новітні форми, переглянути відповідну організаційну структуру системи пропаганди безпеки, її нормативну основу, внесення відповідних змін до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року щодо здійснення заходів з пропаганди безпеки дорожнього руху, з урахуванням сучасних тенденцій розвитку нових форм соціальної активності громадян, сприянням їх розвитку пропаганді безпеки дорожнього руху.

Висновки до розділу 2

Вивчення особливостей адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні дозволило сформулювати такі висновки:

1. З'ясовано, що суб'єктами забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху є Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, інші органи виконавчої влади, діяльність яких регламентована Законом України «Про дорожній рух». Основними принципами взаємодії суб'єктів забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху є законність, комплексність,

гнучкість, пропорційність відповідальності, відсутність дублювання функцій та удосконалення управлінських методів діяльності.

2. Теоретично обґрунтовано, що сьогодні, відповідно до чинного законодавства України та нормативно-правових актів, відсутній спеціальний координуючий орган у сфері забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, основними завданнями якого повинна бути інформаційно-аналітична діяльність (пошук, збір, обробка та аналіз даних щодо проведеної роботи органів виконавчої влади, засобів масової інформації, громадськості та інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху); планування спільних заходів, що передбачають розробку як державних та місцевих програм, так і планів окремих заходів. У зв'язку з цим, на жаль, сьогодні в Україні відсутній ефективний механізм взаємодії між органами виконавчої влади, місцевого самоврядування, засобами масової інформації, громадськими організаціями.

3. З'ясовано, що форми діяльності пропаганди безпеки дорожнього руху залежать від характеру їх юридичних наслідків: правові пов'язані із застосуванням норм права (підготовка нормативно-правових актів управління, які є основною формою виконавчо-розпорядчої діяльності суб'єктів пропаганди на різному рівні), неправові безпосередньо не пов'язані з прийняттям юридичних актів, вони поділяються на суспільно-організаційні та організаційно-технічні заходи (правова пропаганда, навчання членів громадських формувань, розробка навчальних програм, проведення різних тематичних конференцій, форумів, підготовка та видання методичної літератури).

4. Визначено, що вибір конкретної форми діяльності підпорядкований певним закономірностям: вона повинна відповідати компетентності суб'єктів владних повноважень, які здійснюють пропаганду на різних рівнях, призначенню і функціям діяльності, змісту і характеру регламентованих питань, цілям впливу, особливостям об'єкта управління.

5. Обґрунтовано, що лише раціональне використання форм у взаємозв'язку, об'єктивний вибір основної серед них, вдале поєднання, а також,

у разі необхідності, пошук нових забезпечує досягнення запланованих результатів.

6. З'ясовано, що забезпечення фінансування заходів з безпеки дорожнього руху та її пропаганди є однією із важливих правових форм роботи в даному напрямі, адже воно сьогодні здійснюється в основному за рахунок коштів, що виділяються на реалізацію поточної діяльності органів виконавчої влади, причому в умовах недофінансування – за залишковим принципом.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОПАГАНДИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху

Незважаючи на те, що в Україні проводиться низка заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, у тому числі приймаються законодавчі ініціативи з посилення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, показники смертності і травматизму на дорогах України залишаються найвищими серед країн Європи.

За останні роки, згідно з даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ) [24], смертність на дорогах стала п'ятою за значимістю причиною смерті, серед таких причин, як ВІЛ/СНІД, малярія, туберкульоз. Як повідомляє Pulitzer Center, загальна кількість загиблих на автомобільних дорогах світу вже перевищила 1 мільйон 250 тисяч смертей на рік [25].

Тільки в Україні з 2011 по 2017 рік, згідно з даними Міністерства охорони здоров'я, зареєстровано більше 170 000 ДТП з потерпілими, з яких 26 500 загинуло і 20 900 отримали різні тілесні ушкодження [47].

Однією з найбільш поширених причин здійснення ДТП в 2015-2017 роки було перевищення безпечної швидкості руху, а також управління транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння.

Міжнародний транспортний форум рекомендує усім країнам, у тому числі і Україні, незалежно від досягнутого рівня безпеки дорожнього руху, перейти до системного підходу з безпеки дорожнього руху, який базується на існуючих заходах. Необхідно прагнути до досягнення завдань такого рівня, які у довгостроковій перспективі повинні привести до повного усунення смертності і серйозного травматизму в результаті використання систем автодорожнього транспорту. Така висока планка змінить ставлення суспільства до неминучості дорожнього травматизму, обов'язку і відповідальності відомств і громадян, а

також формування заходів по запобіганню аварійності на дорогах. Цю довгострокову перспективу необхідно доповнити проміжними завданнями на конкретні періоди планування тривалістю до 10 років [157].

Порівнюючи показники дорожньо-транспортного травматизму в Україні та інших країнах Європи, США, Японії, ми дійшли висновку, що у статистиці вони є значно вищими, ніж у більшості країн далекого зарубіжжя, а в динаміці характеризуються протилежними тенденціями.

Слід зазначити, що, незважаючи на стрімкий ріст кількості автотранспорту, а також населення світу, у період з 2012 по 2017 рік число випадків смерті в результаті ДТП стабілізувалося.

Країни, які досягли більш високих досягнень зі зниження смертності під час дорожньо-транспортних подій, прийшли до цього завдяки внесенню змін до законодавчих актів, а також за рахунок підвищення безпеки транспортних засобів і доріг.

Ми підтримуємо точку зору доктора Маргарет Чен, Генерального директора ВООЗ, яка у своїй щорічній доповіді зазначила, що усі користувачі доріг у світі захищені кожен по-різному. Ризик смерті під час ДТП все ще великою мірою залежить від того, де живуть люди і як вони пересуваються. Досить великий розрив в статистиці смертності спостерігається між країнами з високим рівнем доходу і країнами із середнім і низьким рівнем доходу, в яких і відбувається 90% ДТП зі смертельним результатом, попри те, що на ці країни доводиться 54 відсотки транспортних засобів у світі.

Проведений дослідницькою групою Всесвітньої організації охорони здоров'я аналіз спеціальної і юридичної літератури показав, що з точки зору аварійності в процесі дорожнього руху, наукових досягнень у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху, а також економічного розвитку, усі країни світу можна умовно поділити на три такі категорії [75]:

– *перша категорія* включає більшість промислово розвинених країн: США, Японія, Канада, Німеччина, Франція, Великобританія і Італія. Уряд цих держав зробив певні ефективні дії щодо подолання тенденцій росту кількості

ДТП, внаслідок чого їм вдалося стабілізувати ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху. До цієї групи можна також віднести такі країни, як Австрія, Бельгія, Данія, Люксембург, Нідерланди, Норвегія, Іспанія, Швеція, Швейцарія і Фінляндія;

– *друга категорія* включає промислово розвинені країни, в яких стрімко збільшується кількість власників автотранспорту і в яких, з різною долею успіху, розробляються і здійснюються програми щодо пропаганди та безпеки дорожнього руху. До цих країн відносяться такі країни, як: Австралія, Алжир, Бразилія, Китай, Корея, Лівія, Польща, Індонезія, Туреччина, Чилі, Ізраїль та інші. У більшості країн цієї категорії ДТП є однією з головних причин смертності. Економічний стан в них дає можливість вживати ряд заходів зі зниження дорожньо-транспортного травматизму. Згідно з даними статистики, Україну сьогодні також можна віднести до цієї категорії країн;

– *третья категорія* включає країни на африканському континенті (Ангола, Ботсвана, Кенія), окремі країни Азії (Бангладеш, Індія, Пакистан), а також деякі американські країни (Барбадос, Колумбія, Венесуела), які переважно розвиваються. У вказаних країнах ДТП викликають стурбованість, але вони не є переважаючими причинами смертності. У цих країнах неналежно розроблена політика безпеки дорожнього руху, а є лише окремі програми, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху.

Розглянемо організацію роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху в країнах першої категорії, а саме в США, Британії, Японії, Німеччині, Фінляндії, Бельгії, Франції і Швеції.

Високий рівень культури поведінки учасників дорожнього руху в розвинених країнах Європи, а також США і Японії безпосередньо робить вплив на зниження основних показників ДТП, а також тяжкість їх наслідків.

Слід звернути увагу на те, що, якщо під час початкового етапу автомобілізації вказаних країн кількісні показники ДТП і тяжкості їх наслідків були порівняні з сучасними показниками аварійності в Україні, то після вжиття

цілеспрямованих заходів за останні 10-20 років становище в них суттєво змінилося на краще.

Нині у Сполучених штатах Америки перелік завдань з організації дорожнього руху включає, серед іншого, аналіз дорожньо-транспортних подій, накопичення і поширення інформації про дорожній рух, а також пропаганду безпеки дорожнього руху.

У більшості штатів є самостійні підрозділи служби дорожнього руху, свої служби дорожнього руху є також в округах США. Кількість їх працівників залежить безпосередньо від обсягу міста або населеного пункту. Розширення особового складу поліції відбувається за рахунок залучення добровільних помічників. Адміністрація управління поліції вважає, що програма залучення добровольців сприяє утворенню природного середовища між суспільством і поліцією. Добровольці займаються пропагандою безпеки дорожнього руху, а також надають допомогу власникам автотранспорту, які потрапили в ДТП та викликають до суду порушників.

Згідно зі звітами федеральної системи обліку подій Сполучених штатів Америки, що входить в структуру головного дорожнього відомства Америки – Національної автодорожньої адміністрації, ми бачимо, що кількість ДТП з летальним результатом в США значно знижується [164].

Зокрема, згідно з даними експертів США, сорок відсотків усіх ДТП, які здійснюються в Америці, і шістдесят відсотків усіх ДТП, в яких загинули люди, відбуваються, як правило, з вини водіїв, які перебували в стані алкогольного сп'яніння (віком від 16 до 24 років). Другою поширеною причиною ДТП в США є пересилання SMS-повідомлень, оскільки на них заборону введено не в усіх штатах, на відміну від заборони законом на усій території США використання мобільного телефону за кермом автомобіля без облаштування «hands free».

Так, наприклад, у Вашингтоні на спеціальних великих екранах, що встановлені уздовж насичених автодоріг, водіїв попереджають про те, що SMS-листування за кермом – це порушення закону. Згідно з даними Інтернет-

ресурсів, у США внаслідок SMS-листування щорічно гине або калічиться близько півтори тисячі американців.

Незважаючи на те, що в США досить висока культура водіння, там також мають місце конфлікти водіїв та агресивне водіння. Для попередження таких фактів поліція США закликає відразу повідомляти по спеціальному телефону про це, після чого на пошук і затримання таких порушників негайно виїжджає патруль.

Усі дослідження про причини ДТП в США підлягають аналізу, за результатами якого приймаються конкретні рішення.

Досить часто причиною ДТП, а також потерпілими в них стають такі учасники дорожнього руху, як пішоходи. Згідно з інформацією, викладеною в доповіді мерії Нью-Йорка про ситуацію безпеки руху в місті, особлива увага була приділена збільшенню кількості ДТП за участю пішоходів у віці 65 років і більше, які стали учасниками 40% усіх ДТП на пішохідних переходах із смертельним результатом. Згідно з проведеними дослідженнями проблем дорожнього руху в місті Нью-Йорку бачимо, що жовті таксі, яких дуже багато на вулицях міста, потрапляють в ДТП набагато рідше, ніж водії на особистому автотранспорті. Необхідно зазначити, що смертність у результаті ДТП за участю мотоциклістів на вулицях цього міста в 18 разів перевищує такі показники за участю водіїв і пасажирів автомобілів.

На підставі проведеного аналізу дослідження проблем аварійності в місті Нью-Йорк місцева влада відразу ж змінила правила дорожнього руху на перехрестях міста, а також винесла на обговорення пропозицію щодо зниження гранично допустимої швидкості руху на дорогах міста.

Продовжуючи, розглянемо досвід Британії, де один з найнижчих показників смертності на дорогах у світі – 5,4 загиблих на 100 000 населення. Цьому сприяв, у першу чергу, ідеальний стан автомобільних доріг, на яких зроблена відповідним чином передбачена розмітка (на автошляхах цієї країни у водіїв більше шансів, ніж де-небудь у світі доїхати до місця призначення живим і неушкодженим).

Починаючи з 1970-х років, смертність на автошляхах Сполученого Королівства, в результаті ДТП поступово знижується. Наприклад, тільки кількість потерпілих в результаті ДТП серед пішоходів скоротилася на Альбїоні за останні сорок років на 78%. Зазначимо, що за декілька останніх років кількість смертей в результаті ДТП знизилася на 7%. Разом з цим, якщо порівняти кількість ДТП із смертельним наслідком на автошляхах, а також кількість автомобілів, які ними рухаються, побачимо усі докази підвищеної безпеки на британських автострадах. Так, наприклад, у 1967 році на кожні 100 мільйонів автомобільного кілометражу доводилося 199 загиблих, а в 2016 році ця кількість знизилася до 48.

Вказані показники у Британії були досягнуті за результатами постійного вдосконалення стратегії і тактики з безпеки дорожнього руху. У цій країні щорічно проводиться понад 100 різноманітних досліджень на предмет безпеки автодоріг. Наприклад, за результатами цих досліджень було встановлено, що лише п'ять відсотків водіїв, що потрапили в ДТП, рухалися з перевищенням швидкості; окрім цього, понад тридцять відсотків ДТП було здійснено водіями з причини неуважності і відсутності звички уважно стежити за дорожньою ситуацією, а шістьнадцять відсотків ДТП виникли в результаті необережного або ризикованого управління транспортними засобами.

За результатами цих досліджень, урядом Британії були вжиті відповідні заходи реагування, а саме законодавчо внесено заборону на розмови за кермом по мобільному телефону, а також паління цигарок [151; 147].

У Великобританії користування мобільними телефонами та іншими відволікаючими електронними пристроями за кермом розцінюється як небезпечне водіння з серйозними обтяжливими обставинами і може сприяти навіть винесенню суддею вироку про ув'язнення до двох років. Окрім цього, якщо ДТП спричинило летальний наслідок, а також було доведено, що одна з причин – користування мобільним телефоном, винного буде позбавлено волі строком на 14 років.

На автострадах Британії встановлено дорожні швидкісні камери, про розташування яких попереджають спеціальні дорожні знаки, розташовані на значній відстані, щоб водії встигли знизити швидкість руху. Як бачимо, дані дії проводяться не з метою фіксації правопорушення та притягнення винного до відповідальності, а безпосередньо для профілактики безпеки дорожнього руху.

У цій країні до майстерності водія відносяться дуже принципово, мало хто з британців отримує водійські посвідчення після першого разу складання іспитів.

Варто акцентувати, що норма заборони користування водіями телефонами під час управління транспортними засобами введена більш ніж в п'ятистах країнах світу. За порушення цього правила в Нідерландах передбачено штраф в розмірі дві тисячі євро або ув'язнення строком до двох тижнів.

Серед заходів, що проводяться з підвищення безпеки руху, реалізованих в Японії, головними виявилися використання досягнень науково-технічного прогресу і вибір в кожному напрямку діяльності найбільш ефективних форм їх реалізації.

Досить неординарно в Японії організовано профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму. У 1972 році в Японії почала діяти загальнодержавна кампанія за створення дитячих клубів безпеки руху в усіх містах і селах. Ці клуби стали розвитком ідеї англійських «Тафти-клубів», які об'єднали зусилля суспільства і приватних осіб із попередження ДТП. Перші такі клуби з'явилися в Англії в 1961 році при Королівському суспільстві боротьби з аварійністю для навчання дітей правилам дорожнього руху, і їх організаційні форми, цілі і методи вплинули на японські клуби.

Як правило, головними цілями занять в цих клубах є навчання малюків основним правилам дорожнього руху, правильним діям на дорозі у будь-яку пору року і доби, за допомогою ігрових занять виробити у дітей здатність швидко реагувати і приймати правильні рішення в різних дорожніх ситуаціях.

У Японії роботі таких клубів приділяють велику увагу, тут з дошкільного віку розпочинається виховання майбутніх повноцінних учасників руху. Клуби

створюються за місцем проживання, участь в них добровільна. У кожному клубі, як правило, від 50 до 100 членів, це діти від 3 до 6 років, їх матері або няні. Керівники в цих клубах – жінка-лідер, яка організовує і планує його роботу, підтримує контакти з поліцією, дитячим садком, збирає методичні посібники. Заняття в клубі ведуться відповідно до цілорічної учбової програми, у рамках якої проводиться 12 щомісячних занять. Для керівників клубів регулярно, 1-2 рази в рік проводяться регіональні учбові сесії. По усій Японії організовано роботу понад 12 тисяч таких клубів.

На думку В. І. Майорова, «організаційно-управлінські особливості діяльності з підвищення безпеки руху в Японії зводяться до використання при реалізації управлінських функцій системи показників, що зв'язують ресурси, які виділяються, а також кінцеві результати скорочення аварійності і травматизму, з яких виділено чотири групи показників: перша, це показники, які характеризують кінцеві результати скорочення аварійності і травматизму на дорогах (як загальні, так і для окремих видів ДТП); друга, це показники, які характеризують рівень взаєморозуміння, свідомості і транспортної культури учасників дорожнього руху, тобто кінцеві результати виховної і пропагандистської роботи (показники визначаються на основі опитувань громадської думки); третя, це показники, які характеризують об'єми робіт по безпеці руху (наприклад, частота патрулювання доріг, кількість проведених занять по безпеці руху, кількість організованих дитячих клубів по безпеці руху); і остання, четверта, це показники об'єму ресурсів, виділених і реалізованих на заходи з безпеки дорожнього руху» [66].

Усі ці показники віддзеркалюють цілеспрямованість в досягненні кінцевих результатів на усіх рівнях управління. Відповідно планування, контроль, оцінка результатів робіт здійснюються на мові цих показників, що і складає цільовий характер управління безпекою руху.

Розглянемо як приклад здійснення профілактики та пропаганди дитячого дорожнього травматизму досвід Німеччини. У цій країні вважають: щоб виробити у дітей правильний стереотип поведінки на дорозі, треба дати їм

необхідні знання і прищепити навички. Саме тому тут створені цілі Дорожні центри, які спеціалізуються на навчанні дітей Правилам дорожнього руху. У дитячі комплекси таких центрів входять комп'ютерні класи із спеціальними ігровими програмами, парк електромобілів, спеціальні моделі вулиць і перехресть. Займаються з дітьми досвідчені інструктори. Після занять дітям видають іграшкові посвідчення, які надають право на управління електромобілем в цьому Центрі. Щоденне навчання в кожному дитячому комплексі проходять близько 100 дітей.

Крім того, у Німеччині передбачено систему навчання їзди на велосипеді. Діти, по досягненню десяти річного віку, складають спеціальний іспит на водіння велосипедом поліцейському, який для цієї мети приходить до школи. При їзді на велосипеді обов'язково повинен бути захисний шолом для перевезення дорослим велосипедистом дитини до 8 років, передбачений спеціальний причіпний візок, обладнаний застережливим прапорцем і дитячим кріслом з пасками безпеки, подібним до крісла безпеки для автомобіля.

Поліція Німеччини активно проводить роботу щодо пропаганди та профілактики дитячої аварійності. Дорожні інспектори проводять в школах практичні заняття, вихованці дитячих садів з вихователем здійснюють походи до найближчого світлофора, де представник місцевого Управління дорожньої поліції навчає дітей переходити дорогу. Окрім таких занять, в Німеччині існує ряд спеціальних ігрових програм, що включають вивчення фотографій, перегляд мультфільмів, рухливі ігри та інше. Головний принцип таких програм – щоб дитині було цікаво не лише знайомитися зі знаками, але і брати участь в процесі дорожнього руху. Біля світлофорів в Німеччині встановлені спеціальні таблички, на яких зображені батьки, що тримають за руку малюка і переходять дорогу на зелене світло: «Будьте прикладом своєму первістку».

Розглянемо досвід Фінляндії, в якій ДТП – велика рідкість. У цій країні найбільше реалізований програмно-цільовий підхід до проблеми безпеки дорожнього руху. Фінам вдалося не лише досягти, але і перевершити рекорд підвищення безпеки руху Японії. Наприклад, у Японії за 9 років (1970-1979 рр.)

кількість загиблих скоротилася в 1,98 разу (у середньому на 7,3% в рік), а у Фінляндії за 8 років (1972-1980 рр.) – в 2,1 разу (у середньому на 8,8% у рік) [65].

У 1972 році у Фінляндії було створено урядову комісію, що підготувала закон, який встановлює основні положення програмно-цільового підходу до управління безпекою руху. Комісія затвердила програму зниження дорожньо-транспортного травматизму. Була створена структура органів, що здійснюють планування і управління діяльністю з безпеки дорожнього руху. Заходи здійснюються на основі даних про аварійність, та залежність можливого скоєння ДТП від різних чинників (пори року, освітлення, погодних умов і інших). На той час поставленої мети в основному було досягнуто.

У 1993 році, у зв'язку із загостренням проблеми безпеки дорожнього руху, державною радою Фінляндії була прийнята нова програма з підвищення безпеки дорожнього руху. Окрім цього, Державна рада прийняла ряд принципів рішень, що передбачають реалізацію заходів, спрямованих на досягнення поставлених цілей з безпеки дорожнього руху, серед яких:

1) підвищення рівня інформаційно-пропагандистської роботи серед громадян – широко пропагується освоєння культури безпеки дорожнього руху та навиків користування особистими засобами захисту. Другим завданням стало виховання відповідальності молодих водіїв силами сім'ї і громадськості. Ця програма також включала заходи по запобіганню викраденню автомобілів молоддю. Передбачалося систематичне і довгострокове дослідження міжособистісних стосунків і моделей поведінки молоді в процесі дорожнього руху. Важлива роль відводилася вдосконаленню процесу навчання водінню, спеціальній підготовці інструкторів. Система правових наслідків порушення правил дорожнього руху розвивається у бік чіткої градації покарань по мірі небезпеки порушення;

2) боротьба за скорочення випадків водіння в нетверезому стані. У антиалкогольній політиці були враховані соціальні аспекти і питання охорони здоров'я. Різні групи населення, зокрема, молодь, інформуються про дію змішаного користування алкоголем і медикаментами, одурманюючих речовин, і

до чого це може призвести при керуванні автомобілем. Акцентується вклад системи охорони здоров'я в профілактику вживання водіями алкоголю, наркотиків, одурманюючих речовин. Особлива увага була приділена добровільному застосуванню технічних засобів, що встановлюються в автомобіль для профілактики їзди в нетверезому стані;

3) зменшення кількості тяжких дорожньо-транспортних подій і пом'якшення їх наслідків. У цьому питанні особлива увага була приділена стану доріг в зимовий час. Збільшується орієнтована на водіїв інформація про дорожньо-кліматичні умови в реальному часі. За допомогою пропаганди робиться спроба вплинути на усвідомлення водіями усіх ризиків зимової їзди і підвищення їх кваліфікації. Розроблені нові методи роботи пропагандистського впливу на зростаючу кількість автомобілістів з країн колишнього пострадянського простору на дорогах Фінляндії;

4) регіональна робота з підвищення безпеки дорожнього руху.

Розглянемо детальніше деякі з цих заходів, які проводяться в цій країні, а саме систему безперервного виховання і навчання усіх вікових категорій учасників дорожнього руху.

Варто зазначити, що у роботі з пропаганди безпеки дорожнього руху важливим напрямом діяльності є сімейне виховання. Робота з сім'єю розпочинається з дитячої і материнської консультації, де розміщують наочну агітацію з питань безпеки дорожнього руху, батькам показують відеофільми і роздають брошури про безпечне перевезення дитини в автомобілі. Навчання дітей дошкільного віку безпеці дорожнього руху відбувається в дитячих садах і у муніципальних нянь, де для цього є спеціальний методичний матеріал.

До виховання культури дорожнього руху у дітей шкільного віку також активно залучаються батьки, їм роздається спеціальна література, разом з дитиною вони розробляють маршрут безпечного руху в школу.

Окремого шкільного предмета з вивчення питання безпеки дорожнього руху у Фінляндії немає. Школам надано право вирішувати самим, яким чином організувати цю роботу і скільки годин їй відводити. У школі можна скласти

добровільний іспит на «посвідчення велосипедиста» та на «посвідчення водія мопеда».

У програмі ліцеїв і професійних училищ навчання культурі безпеки дорожнього руху інтегрують з іншими предметами або організують в позаурочний час. У багатьох ліцеях можна скласти іспит на водійське посвідчення і проходити додаткове навчання з безпеки дорожнього руху.

У вихованні молоді з питань безпеки дорожнього руху беруть участь молодіжні організації і спортивні товариства. Більшість молодих людей (чоловіків, жінок) навчаються безпеці дорожнього руху на військовій службі. При роботі з дорослим населенням питання безпеки дорожнього руху включається в тематику інструктажів з техніки безпеки і захисту праці.

Особливий напрям пропаганди безпеки дорожнього руху складає робота з літніми учасниками дорожнього руху. Є спеціальні програми додаткового навчання літніх автомобілістів із залученням до цієї роботи соціальних і медичних працівників, розроблені інформаційні матеріали для різних організацій пенсіонерів, реабілітаційних центрів та інших.

Важливу роль у пропаганді безпеки дорожнього руху відіграють добровільні організації громадян Фінляндії. Для організації безпеки дорожнього руху в цій країні передбачено функціонування такої організації, як «Ліікеннетурва» [148], яка була заснована урядом Фінляндії і має статус державно-громадської організації. До складу правління «Ліікеннетурва» входять голова, якого призначає Державна рада країни, а також представники різних міністерств (транспорту, внутрішніх та соціальних справ, освіти і охорони здоров'я). Крім цього, до складу правління обираються представники з різних організацій (Автомобільний клуб Фінляндії, Асоціація фінських автоінспекторів, Мотофедерація Фінляндії, Федерація фінських компаній поліції, лікарів, дорожньої Федерації, професійні об'єднання, страхові компанії, організації, що представляють інтереси потерпілих в ДТП, зокрема Федерація інвалідів), які входять до складу «Ліікеннетурва». Правління «Ліікеннетурва» своїм рішенням визначає загальну політику діяльності організації, а також управляє бюджетом,

який формується, як правило, за рахунок відрахувань від обов'язкових страхових внесків власників автотранспортних засобів та членських внесків. Основною метою діяльності цієї організації є забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою виховання, навчання, пропаганди, формування громадської думки з найважливіших проблем профілактики ДТП, вдосконалення навичок безпечної поведінки на дорогах учасниками руху, а також надання впливу на посадових осіб для вирішення питань з безпеки руху. Зазначена організація веде спонсорську діяльність з проведення загальнонаціональних пропагандистських кампаній, чисельних наукових досліджень, в тому числі моніторингів громадської думки з проблем безпеки дорожнього руху. Результати роботи цих заходів систематично публікуються в засобах масової інформації Фінляндії.

Слід зазначити, що робота поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху також є частиною комплексної цільової програми держави.

Контроль за дотриманням правил дорожнього руху служить для посилення дії інших заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, до яких відносяться:

- введення нового законодавства;
- збільшення суб'єктивного ризику бути спійманим (зокрема, при керуванні транспортним засобом у стані сп'яніння);
- проведення різних кампаній з безпеки дорожнього руху;
- пропаганда безпеки дорожнього руху («аварійні» місця, вибір оптимального маршруту тощо);
- проведення різноманітних досліджень з безпеки дорожнього руху.

Проведення пропаганди безпеки дорожнього руху поліцейськими передбачає:

- готовність самих поліцейських інформувати населення;
- інтенсивний розвиток інформаційної (пропагандистської) служби на регіональному і місцевому рівнях;

- чіткий розподіл функцій поліції (на державному, регіональному і місцевому рівнях) і функцій інших організацій, зайнятих питаннями безпеки руху;

- виявлення головних причин, проблем і закономірностей аварійності;

- формування позитивних мотивів в учасників дорожнього руху для безпечної поведінки на дорозі.

У Фінляндії дуже широко пропагується користування особистими засобами захисту, використання яких, порівняно з іншими країнами, знаходиться на дуже високому рівні. Заходи з пропаганди особистих засобів безпеки включають:

- прийняття законодавства, що регламентує користування особистими засобами безпеки;

- включення цієї тематики в різні програми навчання;

- забезпечення високої якості особистих засобів безпеки;

- інформацію про дію особистих засобів безпеки.

Зазначимо, що до особистих засобів безпеки відносяться світловіддзеркалюючі катафоти і люмінесцентні матеріали на одязі. З 50-х років у Фінляндії пропагуються різні пристосування, сприяючі помітності пішохода в темний час доби. У 1982 році був ухвалений Закон про обов'язкове використання катафотів (без санкції за порушення) і проведення пропагандистських кампаній продовжувалось.

Нині у Фінляндії кожен п'ятий велосипедист носить захисний шолом, для нього розроблений європейський стандарт (CEN), а пішоходи носять на одязі світловіддзеркалюючі елементи, у тому числі в населених пунктах і на освітлених вулицях. Раніше це правило стосувалося лише неосвітлених вулиць.

Для захисту мотоциклістів і мопедистів також використовуються шоломи і захисний одяг, для якого існує свій стандарт безпеки, передбачений директивою ЄС. Засоби особистої безпеки для пасажирів автомобіля – це паски безпеки, дитячі сидіння, подушки для захисту голови, повітряні подушки. З 1987 року стало обов'язковим користування пасками безпеки і на задньому сидінні. Варто

наголосити, що це правило поширюється на пасажирів різного віку, включаючи дітей. Нині понад 90% автомобілістів користуються пасками безпеки.

Слід зазначити, що фіни їздять дуже обережно, оскільки порушення ПДР у більшості випадків тут прирівнюється до кримінального злочину, окрім того, розмір штрафів дуже великий і безпосередньо залежить від їх доходу громадян.

Проте, згідно з даними статистики ДТП у Фінляндії, середня кількість потерпілих у ДТП у цій країні, починаючи з 2000 року, складає 6 тисяч 275 осіб на рік; кількість загиблих на дорогах – 320 осіб. Як бачимо, кількість незначна. Згідно зі статистикою поліції Фінляндії, приблизно половина всіх ДТП за участю пішоходів реєструється в темний час доби або сутінки. У зв'язку з цим було прийняте рішення на законодавчому рівні зобов'язати громадян використовувати люмінесцентні матеріали на одязі як при русі по пішохідній доріжці, так і при відсутності такої, рухаючись по вулиці. Стандартне обмеження швидкості в Фінляндії 80 або 100 км/год (120 км/год – рідкісний виняток). Суттєве перевищення швидкості, більше ніж 25 км/год – рідкість, оскільки при такому порушенні особа може залишити третину зарплати в поліції, а при порушенні більше 30 км/год можна потрапити на судовий розгляд зі штрафами, а також позбавленням водійського посвідчення [163].

Одна з головних проблем поліцейських Фінляндії – водії у стані алкогольного сп'яніння, з вини яких відбувається 25-30% ДТП з летальним наслідком. У зв'язку з цим на законодавчому рівні за керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння була передбачена відповідальність у вигляді позбавлення водійського посвідчення або позбавлення волі залежно від обставин події.

Акцентуємо, що наразі у Фінляндії досить популярними є алкозамки, які здійснюють блокування заведення автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складає 0,2 проміле і вище. Чисельні підприємства, які займаються перевезеннями, також встановлюють алкозамки. Такі профілактичні заходи істотно впливають на підвищення рівня безпеки на автошляхах. На думку керівника Центру безпеки дорожнього руху, який займався дослідженням ДТП в

Фінляндії, Пекка Суландера – алкозамками повинні комплектуватися усі автомобілі.

Також доцільно звернути увагу на те, що у Фінляндії однією з причин смертності на дорогах є зіткнення автомобілів з лосями і оленями, у зв'язку з чим було введено новий дорожній знак «Лосі на дорогах».

Слід зазначити, що проїзд авто- та мототранспорту без технічного огляду в Фінляндії заборонено. Для підвищення безпеки дорожнього руху в Фінляндії використовується як зарубіжний, так і міжнародний досвід. Так, у Скандинавських країнах створена єдина система автомобільного зв'язку, що охоплює всю Данію, більшу частину Швеції, південні райони Норвегії та Фінляндії. Розроблено спільну програму підвищення безпеки дітей на дорогах, здійснюються ідентичні комплекси заходів щодо поліпшення організації дорожнього руху та скорочення кількості ДТП в містах. На основі розробок шведських фахівців в Скандинавських країнах введена єдина методика і система аналізу причин аварійності.

У Бельгії місцевою і федеральною владою особлива увага приділяється вирішенню проблем щодо забезпечення безпеки на дорогах країни, і на це є серйозні підстави. Так, відповідно до статистичних показників, у Бельгії з одинадцятимільйонним населенням щороку на дорогах в результаті ДТП гине близько восьмисот осіб, а понад п'ятдесят тисяч отримують різні травми.

З метою зниження ДТП з летальним наслідком, а також забезпечення безпеки на дорогах, у країні особлива увага приділяється налагодженню системи щодо підготовки водіїв та видачі водійських посвідчень. Вказана система значно відрізняється від української. Зокрема, громадянин Бельгії, який досяг сімнадцятирічного віку і бажає отримати водійське посвідчення, спочатку здає іспити з теоретичного курсу, після чого отримує тимчасове посвідчення водія. При цьому, він повинен визначитися – отримати тимчасове посвідчення водія, яке дає право на керування автомобілем тільки в супроводі більш досвідченого водія (практичний курс у цьому випадку в автошколі проходити непотрібно), або ж отримати тимчасове посвідчення водія (можна їздити самостійно), але при

цьому він зобов'язаний пройти двадцятигодинний курс з практичного водіння. Слід зазначити, що власники тимчасових водійських посвідчень не мають права на керування автомобілем з 22:00 до 06:00, у вихідні та святкові дні, займатися комерційним перевезенням, а також залишати на автомобілі територію Бельгії.

Щоб отримати повноцінне водійське посвідчення, без будь-яких обмежень, необхідно, як мінімум 3 місяці, їздити з тимчасовим посвідченням водія, після чого здати важкий практичний іспит (дозволяється на особистому автомобілі). Слід зазначити, що після 2-х невдалих спроб здачі практичного іспиту, на відміну від системи в Україні, претендент на отримання повноцінного посвідчення водія, за окрему плату, повинен пройти додаткове шестигодинне теоретичне навчання. Отже, в цілому процедура отримання посвідчення водія у Бельгії обходиться близько півтори тисячі євро.

У той же час у Бельгії безпека на дорогах країни з кожним роком погіршується. До основних порушень можна віднести такі: виїзд на зустрічну смугу в міських умовах, недотримання рядності руху, проїзд на червоне світло світлофора, невключення повороту при перенаправленні авто на іншу смугу. Окрему увагу необхідно звернути на велосипедистів, більшість з яких, при русі міськими вулицями, принципово не дотримуються існуючих правил дорожнього руху.

У Франції, з метою скорочення дорожньо-транспортних подій і зменшення кількості загиблих потрібно було змінювати поведінку учасників дорожнього руху і, перш за все, вплинути на дотримання режиму швидкості. У ході просвітницької та виховної роботи здійснити це не вдалося, тому було прийнято рішення щодо застосування політики примусу. У цій країні влітку 2002 року було прийнято Декларацію президента Франції, а також Рішення міжвідомчого комітету з питання переходу до автоматизованої системи контролю за дорожнім рухом. На цей час на французьких дорогах встановлено більш ніж 600 камер, 70% з яких є стаціонарні та 30% – мобільні [139]. Крім цього, внесено відповідні зміни до законодавства. Усі правопорушення, скоєні у Франції, фіксуються

радаром, кодується та надсилаються до Національного центру опрацювання, де юридично підтверджуються прокурором.

Введення автоматизованої системи моніторингу за дотриманням Правил дорожнього руху примусило державу до вжиття заходів з інформування усіх автомобілістів: надруковано дорожню карту з розміщенням радарів; розроблено спеціальний сайт з тією ж картою; на дорогах кожен радар попереджає спеціальний дорожній знак.

Проводиться безперервна пропагандистська підтримка програми, розповідається про статистику та досягнення в області забезпечення безпеки дорожнього руху. Вказана система була відразу прийнята більшістю населення: штраф сплачують близько 75 відсотків правопорушників.

Вважаємо, що така система має дуже високу ефективність, адже після введення в експлуатацію камер на окремих ділянках доріг там різко знизилась кількість ДТП, майже удвічі стало менше випадків перевищення швидкості та загиблих осіб. Результати опитування населення показали, що 77% опитаних вважають, що автоматизована система необхідна для підвищення безпеки на дорогах.

У Франції, як і в інших країнах, до роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху широко залучається громадськість. Наприклад, у цій країні щорічно 1 листопада оголошується Національним днем ввічливості за кермом. Водіям на дорозі вручають «Хартію ввічливої поведінки» з рекомендаціями під загальною назвою «Посміхайтесь: ви за кермом».

У Швеції в кінці дев'яностих років була розроблена політика дорожньої безпеки, що отримала назву «Віжн Зеро». Вона заснована на чотирьох елементах: етика, відповідальність, філософія безпеки і створення механізмів змін. За програмою «Віжн Зеро» життя і здоров'я людини є найвищою цінністю, непорівняною з перевагами, які дає система дорожнього транспорту. У рамках «Віжн Зеро» відповідальність за ДТП поділена між розробниками системи і учасниками дорожнього руху. Якщо учасник дорожнього руху не дотримується правил, на розробників лягає відповідальність за перепланування системи, у

тому числі правил і нормативних актів. У програмі «Віжн Зеро» використовується своєрідна філософія безпеки. Дві її основні передумови – люди роблять помилки; існує критична межа, за якою виживання і одужання після травми неможливе. Система дорожнього транспорту повинна брати до уваги людські недосконалості і нівелювати помилки, щоб уникати смертей і серйозних травм.

«Віжн Зеро» орієнтується на індивідуального громадянина і його право на виживання в складній системі. У той же час на учасникові дорожнього руху лежить обов'язок дотримання основних правил дорожньо-транспортної безпеки.

У числі основних заходів, прийнятих сьогодні у Швеції:

- пропаганда пристроїв безпеки в автомобілях і розгортання програми інформаційної підтримки споживачів в рамках Європейської програми оцінки нових автомобілів (EuroNCAP);

- формулювання завдань із забезпечення безпеки для різних частин системи дорожнього транспорту;

- забезпечення більш високого рівня використання пасків безпеки і установка на нових автомобілях сучасних систем нагадування про паски безпеки;

- більш широке використання фотокамер контролю за швидкісним режимом;

- збільшення кількості вибіркового перевірок на наявність алкоголю в повітрі, що видихається;

- пропаганда безпеки як конкурентоспроможної змінної в контрактах дорожнього транспорту.

При цьому програма «Віжн Зеро» передбачає нові, відмінні від колишніх, способи пропаганди безпеки дорожнього руху. На думку розробників, програма є доречною в будь-якій країні, яка прагне створити стабільно працюючу дорожньо-транспортну систему.

Враховуючи викладене, ми дійшли висновку, що у законодавстві більшості країн основний акцент у частині, що стосується забезпечення безпеки

дорожнього руху, робиться на матеріальній відповідальності порушників, а це не тільки великі штрафи, але й конфіскація автотранспортних засобів, позбавлення водійських прав, прив'язка кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля і так далі.

Крім цього, з досвіду країн з розвинутою автомобілізацією, таких як Франція, Фінляндія і США, ми бачимо, що знизити рівень аварійності та уникнути колосальних соціальних й економічних втрат можна вжиттям таких заходів:

- приділити особливу увагу пропаганді безпечного руху і наочно показувати людям, до чого призводять порушення правил дорожнього руху;
- сформувати гнучку та адекватну законодавчу основу з організації дорожнього руху;
- облаштувати пішохідні переходи;
- відремонтувати дороги;
- встановити достатню кількість відеокамер на окремих ділянках дороги;
- організувати необхідну кількість місць для паркування [68].

Перейдемо до вивчення досвіду країн, які ми віднесли до другої категорії – Ізраїлю, Польщі, Туреччини, та Австралії.

Так, наприклад, у Ізраїлі ключову роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху відіграє Головний Центр контролю та управління рухом, інформація в який надходить від встановлених уздовж доріг автоматичних камер стеження, мобільних поліцейських патрулів, поліцейських вертольотів і аеростатів, а також від громадян по телефону екстреного зв'язку. Центр функціонує цілодобово.

За допомогою камер спостереження з Центру контролю і управління рухом проглядаються всі автомагістралі. Мобільні поліцейські патрулі в лічені секунди можуть отримати всі дані про водія і автомобілі. У Центрі перебувають також представники армійської дорожньої поліції і співробітники компаній, що відповідають за технічний стан доріг, що дозволяє негайно вживати необхідних заходів.

Тут також постійно працюють теле- і радіокореспонденти. Інформація про стан на дорогах транслюється не тільки головним державним радіоканалом, але і станціями, які здійснюють сповіщення на російській мові, а також армійськими радіостанціями. Водії, рухаючись по автомагістралях, бачать інформаційні світлові табло, на які надходить інформація про дорожню обстановку, наявність заторів, рекомендації по вибору швидкісного режиму. Вся ця інформація видається Центром.

Необхідно звернути увагу на те, що одним з важливих принципів роботи Дорожньої поліції Ізраїлю з водіями, є попередження замість штрафу за незначні порушення, фіксація цих попереджень в базі даних Центру і покарання порушників, які вже мають попередження. Робота самих дорожніх поліцейських також знаходиться під повним контролем Центру.

У Дорожньої поліції Ізраїлю близько 10 тисяч добровільних помічників, серед яких чимало інструкторів водіння. Усі добровольці, які пройшли інструктаж на спеціальних зборах, мають спеціальні посвідчення інспектора. У них, як і у поліцейських, є комп'ютер в патрульному автомобілі, вони мають право робити попередження порушникам і накладати на них штраф, передаючи в Центр штрафні квитанції з докладним описом порушень. Незважаючи на вжиті заходи, в Ізраїлі в ДТП щорічно гине близько 500 осіб – величезні людські втрати для такої маленької країни [139].

У кінці червня 2005 на засіданні Уряду було прийнято пропозиції Урядової комісії щодо забезпечення безпеки дорожнього руху із зниження смертності на дорогах з 500 до 300 осіб на рік.

Відповідним державним інститутам були дані вказівки з їх реалізації. Суть цих заходів зводиться до такого:

- 1) збільшення бюджету державного Управління з безпеки дорожнього руху починаючи з 2006 року, перш за все за рахунок збільшення обов'язкового страхування на 9 відсотків;

- 2) відповідальність за безпеку на дорогах покладається на Міністерство транспорту та безпеки дорожнього руху;

3) парк патрульних машин збільшується вдвічі, до служби в Дорожній поліції будуть залучатися призовники строкової служби;

4) вивчення Правил дорожнього руху стає обов'язковим починаючи з школи. Без складання іспиту з цього предмету не видаватиметься атестат зрілості.

Продовжуючи, зазначимо, що у Польщі, відповідно до відомостей сайтів Інтернет-ресурсів, щороку реєструється близько 50 тисяч ДТП і гине понад 5 500 осіб. Це один з найвищих показників в Євросоюзі. Причому з року в рік кількість загиблих в ДТП людей поступово зростає. За даними поліції Польщі, основними причинами ДТП є, як і в Україні, водіння автомобіля в нетверезому стані та порушення швидкісного режиму.

Уряд Польщі, занепокоєний такою статистикою, приймає комплексні заходи щодо поліпшення ситуації на дорогах. Разом з цим, Європейська рада безпеки дорожнього руху (ETSC) в Брюсселі опублікувала список країн, в яких його учасників підстерігає найбільша небезпека. У цьому списку лідерами є Польща, Словаччина та Росія.

З цією метою у Польщі було посилено відповідальність за ігнорування правил дорожнього руху, особливо це стосується управління автомобілем в стані алкогольного сп'яніння. Варто зазначити, що залежно від рівня алкоголю в крові у людини за кермом автомобіля, порушення може бути кваліфіковано як проступок за статтею 87 Кодексу проступків, або ж як кримінальний злочин за статтею 178а Кримінального Кодексу Польщі [202; 73].

Керування у стані алкогольного сп'яніння в Польщі є проступком тільки в тому випадку, коли вміст алкоголю в крові водія автомобіля знаходиться в межах 0,2-0,5 проміле. В цьому випадку водій, за рішенням суду, буде арештований строком від 5 до 30 днів або штрафом у розмірі від 50 злотих до 5 тисяч злотих (від 370 гривень до 37 тисяч гривень). Крім цього, правопорушник позбавляється права на керування транспортним засобом на термін від 6 місяців до 3 років. Також, якщо вміст алкоголю в крові велосипедиста перевищує 0,2 проміле при його переміщенні в будь-якому місці,

його можуть заарештувати на строк від 5 до 30 днів або штрафом у розмірі від 50 до 5000 злотих, при цьому позбавлення водійського посвідчення буде факультативним [73].

Злочином, передбаченим ст. 178а Кримінального кодексу республіки Польщі, а саме керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, буде вважатися, якщо вміст алкоголю в крові водія автомобіля перевищує 0,5 проміле або перевищує 0,25 мг алкоголю на 1 дм³, за це передбачено відповідальність у вигляді штрафу у розмірі від 100 до 1 млн. 80 тис. злотих (від 740 гривень до 8 млн. грн.), примусові роботи на строк від 1 місяця до 2 років, позбавлення волі на той самий строк. У цих випадках позбавлення прав на керування автотранспортним засобом обов'язкове і становить від 3 до 15 років. Повторне подібне порушення карається позбавленням волі на строк від 3 місяців до 5 років. При цьому позбавлення прав у цьому випадку буде довічним [74].

Акцентуємо, що згідно із законодавством Польщі, у разі перебування за кермом у стані алкогольного сп'яніння в особи з'являється судимість, тоді як при кваліфікації порушення як проступку судимість не настає.

Однак кардинальним чином ситуацію змінити в кращу сторону поки не вдалося. Як і раніше, досить часто жертвами дорожньо-транспортних пригод стають пішоходи, велосипедисти, діти. А тим часом штрафи за порушення правил дорожнього руху в Польщі все одно залишаються одними з найдешевших в Євросоюзі.

Низький рівень щодо пропаганди безпеки дорожнього руху прослідковується і в Туреччині. Згідно з даними Інтернет-ресурсів, в Туреччині підвищується рівень смертності в результаті ДТП під час святкування «Курбан-Байрам». У ці дні турецькі сім'ї виїжджають на своїх автомобілях до родичів, які проживають не тільки в Туреччині, але і в країнах Європи. Так, у 2017 році упродовж святкування «Курбан-Байрам» в ДТП загинуло близько 122 осіб [150]. Ця ситуація з кожним роком в Туреччині тільки погіршується, але уряд на це поки ніяк не реагує, крім незначних щорічних підвищень штрафів.

В австралійському штаті Вікторія транспортна поліція для забезпечення належної безпеки дорожнього руху взаємодіє з програмою компенсації дорожньо-транспортного травматизму. Комісія з транспортних пригод прийняла рішення, що значні інвестиції щодо попередження дорожнього травматизму значно компенсують зниження компенсаційних виплат. Комісією були вкладені значні кошти в програму підвищення дорожньої безпеки, що включає ремонт доріг, встановлення відео контролю за дотриманням правил дорожнього руху, проведення серії кампаній з інтенсивної громадської пропаганди. Три різних міністерства уряду штату (міністерства транспорту, страхування і юстиції) спільно прийняли стратегію і скоординували програму. У рамках цієї програми було здійснено цілий ряд заходів по забезпеченню дотримання правил і інформування населення, кожне з яких піддавалося науковій оцінці. Так як потенційна користь від програми науково обґрунтована і широко пропагується, програмі надається підтримка громадськості. За інших обставин цією підтримкою заручитися б не вдалося, оскільки суворі заходи забезпечення дотримання правил могли б привести до громадської опозиції.

Існуюча у Вікторії модель здійснена в адаптованому вигляді у провінції Квазулу-Натал (Південно-Африканська республіка) як приклад успішної передачі досвіду країни з високим рівнем доходу [24].

Сьогодні для багатьох країн, які тільки розвиваються, стає очевидною необхідність комплексного і скоординованого підходу до проблеми безпеки дорожнього руху, чималу роль в ньому відводять пропаганді. В окремих таких країнах розроблені і функціонують комплексні програми забезпечення безпеки дорожнього руху – наприклад, в Ботсвані (з 1984 р.), Колумбії (з 1986 р.), Кенії (з 1984 р.), Філіппінах (з 1987 р.) та ін.

Коротко проаналізуємо практику організації пропаганди безпеки дорожнього руху в країнах, що розвиваються, – Колумбії і Сінгапурі.

Так, у Колумбії протягом 8 років, у період з 1995 по 2002 рік, в її столиці Боготі здійснювалися різні стратегії щодо зниження дорожньо-транспортного

травматизму, в результаті яких кількість загиблих в ДТП вдалося знизити майже вдвічі.

У цій країні з 2000 року на допомогу Дорожній поліції адміністрація залучає громадськість, а це близько 500 гідів – молодих людей, які вивчили правила дорожнього руху, навчені надавати першу медичну допомогу та здійснювати профілактичні заходи безпеки, а також добре знають місто. Їх основне завдання – сприяти забезпеченню безпеки на дорогах громадського користування, виховувати в учасників дорожнього руху правильний стиль поведінки.

Варто наголосити, що у даній країні з 1996 року, з метою виявлення випадків керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, запроваджено проведення спеціальних перевірок, які відстежують засоби масової інформації.

Колумбійському національному університету в 1998 році було доручено провести дослідження дорожньо-транспортних подій, на основі якого була складена програма з пропаганди безпеки дорожнього руху серед населення, що включає в себе пропаганду використання пасків безпеки, користування пішохідними переходами тощо.

У рамках цієї програми в багатьох районах Боготи, як запобіжне переконання, використовувалася пантоміма. Актори-міми мовою жестів вказували водіям, що у них не пристебнуті паски безпеки або що вони не поступаються дорогою пішоходам на переходах. Спочатку водіїв просто попереджали і просили їх змінити поведінку, а якщо цього виявлялося недостатньо, втручався поліцейський і виписував штраф під оплески перехожих. Сьогодні, як показує статистика, більше 95% водіїв дотримуються цих правил.

У Сінгапурі кількість ДТП також знизилася з 79 до 15 тисяч, а кількість дорожньо-транспортних пригод без потерпілих скоротилася майже у 8 разів. Рішенням проблем забезпечення безпеки дорожнього руху тут займаються Департамент дорожньої поліції і Департамент транспорту.

Основними напрямками роботи цих департаментів є:

– пропаганда безпеки дорожнього руху і зв'язок з громадськістю;

- контроль щодо виконання законодавства про дорожній рух;
- оперативна організація дорожнього руху;
- екзаменаційна робота, контроль за якістю підготовки водіїв.

У Дорожньої поліції організована спеціальна телефонна служба Call Centers, яка на платній основі відповідає на запитання громадян, які мають довідковий характер (де зареєструвати транспортний засіб, скільки коштує навчання в автошколі і т.п.).

Інспекторський склад Дорожньої поліції приділяє велику увагу боротьбі з нетверезими водіями за кермом, а також використанням водіями мобільних телефонів під час їзди. Суворі адміністративні заходи поєднуються з попереджувальними і пропагандистськими, всюди проводиться навчання усіх верств населення правилам безпечної поведінки на дорозі. Департамент Дорожньої поліції регулярно здійснює такі програми як: Програма підвищення дорожньої безпеки, Ігрова імітація ситуацій дорожнього руху, Кампанія за ввічливість на дорогах, Кампанія по боротьбі з пияцтвом на дорогах. Крім цього, існують такі програми, які спрямовані на забезпечення безпеки конкретних учасників дорожнього руху, таких як велосипедисти, пішоходи, мотоциклісти. Ці заходи активно пропагуються за допомогою засобів масової інформації та зовнішньої реклами. Дорожня поліція також проводить бесіди та виставки, присвячені дорожній безпеці, в школах, різних компаніях, урядових установах.

Департамент дорожньої поліції щорічно веде заняття з 50 тис. учнів шкіл, у віці 12 років, у Комунальному парку дорожньої безпеки, навчаючи їх правилам дорожнього руху і безпечній поведінці на дорозі в якості водіїв, велосипедистів і пішоходів.

З 1 січня 2005 року Дорожня поліція, у співпраці з концерном «Даймлер-Крайслер», розпочала виконання програми «Мобайлкідз», яка спрямована на інтерактивне навчання малюків навичкам безпечної поведінки на дорозі у всіх початкових школах. Зазначена Програма розрахована на тижневий курс і доповнює заняття в Комунальному парку дорожньої безпеки.

Крім того, законодавством Сінгапуру передбачено двоетапну систему видачі водійських прав: перший етап – тимчасові водійські посвідчення, другий етап – постійні водійські посвідчення.

Слід зазначити, що в багатьох країнах, що розвиваються, недостатньо ефективно вдається домогтися дотримання законодавства у сфері дорожнього руху через брак кадрів дорожньої поліції, недостатній рівень їх професійної підготовки, відсутність необхідного технічного обладнання та фінансування. Тому пріоритет у роботі з безпеки дорожнього руху в цих країнах віддається підготовці водіїв, при цьому особливий наголос робиться на навчанні інструкторів та організації автошкіл, спеціальних курсів і семінарів для професійних водіїв. У таких країнах, як Ботсвана, Малайзія, Венесуела, Зімбабве та інших, у початковій і середній школі введено вивчення правил дорожнього руху, в Шрі-Ланці заохочується створення в школах комітетів з безпеки дорожнього руху.

Аналізуючи викладене, ми дійшли висновку, що основною причиною зниження аварійності на дорогах і зменшення смертності при дорожньо-транспортних подіях є створення відповідних систем управління у даному напрямі з урахуванням регіональних та державних програм з передбаченням у них відповідної пропагандистської діяльності.

З метою належної організації здійснення пропаганди безпеки дорожнього руху необхідно:

- у нормативно-правових актах, які регламентують даний напрям діяльності, розмежувати функції правоохоронних органів та інших організацій;
- проводити довгострокове планування заходів з безпеки руху; виявляти основні причини, проблеми і закономірності аварійності; вести контроль, оцінку і методичне забезпечення пропагандистських заходів; залучати громадськість.

3.2. Шляхи удосконалення нормативно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в сучасних умовах

Сьогодні для більшості країн світу ефективне забезпечення безпеки дорожнього руху є однією зі стратегічних підвалин національної безпеки. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та реалізації стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на пропаганду безпеки дорожнього руху та запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, у Резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 14.04.2004 № 58/289 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху» проголошено, що не можна «досягати мобільності ціною здоров'я і життя людей» [145]. У 2010 році Генеральна Асамблея ООН прийняла резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів. Зазначимо, що до її реалізації долучилась і наша країна. Вказаною Резолюцією 2011-2020 роки проголошено Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

Крім того, у ст. 3 Конвенції про дорожній рух зазначено, що сторони, які домовляються, вживають необхідних заходів щодо забезпечення вивчення правил дорожнього руху на постійній основі, особливо у школах усіх рівнів [61].

Тобто дотримання вимог законодавства у сфері безпеки дорожнього руху напряму залежить від того, як забезпечено організацію пропаганди серед населення. З цього приводу Л. Войтасик зазначає, що ефективність пропаганди зумовлена дією багатьох факторів, серед яких важливу роль відіграє комплексний підхід до її організації [22].

Досить актуальним зазначене питання є і для нашої держави, так як показники безпеки дорожнього руху і наслідки дорожніх транспортних пригод в Україні – одні з найгірших у Європі.

Згідно з прогнозом Всесвітньої організації охорони здоров'я, якщо терміново не вживати відповідних заходів, спрямованих на створення сучасної європейської системи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, то у 2020 році дорожньо-транспортні пригоди посідатимуть третє місце серед

проблем здоров'я у світі після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій [149; 168].

Згідно зі статистикою аварійності за 2016 рік, яку оприлюднила Національна поліція України, у країні сталося 154 556 ДТП, що на 11,6% більше, ніж в 2015 році. Всього у 2016 році в ДТП загинуло 3 тис. 187 осіб, що на 20,4 відсотків менше, ніж в 2015 році, а травмовано 32 тис. 79 чоловік, що на 1,5 відсотки менше, ніж в 2015 році. Також, у 2016 році в нашій країні сталося 4 тис. 345 ДТП за участю дітей (на 28% менше ніж в 2015 році), в яких загинуло 172 дитини, а 3 тис. 823 отримали травми різного ступеню [149; 168].

Якщо ми порівняємо відношення кількості загиблих у ДТП, то побачимо, що у нашій країні воно у 7 разів більше, ніж в ЄС і США. Що стосується кількості загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів, то в Україні даний показник складає 97, для порівняння (Німеччина – 14 (у 7 разів менша), Швеція – 8 (у 12 разів менша). Станом на вересень 2017 року кількість загиблих у ДТП в Україні становить 12% від загиблих у дорожніх подіях усієї Європи, у той час як кількість автомобілів у нашій країні становить лише 2% від усього європейського автомобільного парку. Отже, імовірність громадянина України потрапити в дорожньо-транспортну пригоду зі смертельним наслідком у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах [168].

Привертає увагу також статистика Соціологічного центру опитування громадян Разумкова [161], відповідно до якої незадовільна ситуація з безпекою на дорогах відбувається у 70% з вини пішоходів і 78% з вини водіїв. Як бачимо, розрив не досить-таки великий. Крім того, основними проблемними питаннями у даному напрямі респонденти визначили стан вітчизняних доріг, розташування дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низьку культуру водіння, безкарність порушників правил дорожнього руху, низький рівень профілактики та пропаганди. Найнебезпечнішим чинником опитувані визначили людський фактор – перевищення швидкості водієм, водіння у нетверезому стані, користування мобільним телефоном за кермом та під час руху пішим ходом.

Викладене свідчить про відсутність в Україні ефективної системи управління безпекою дорожнього руху. Державні, регіональні та місцеві програми з підвищення безпеки дорожнього руху не втілюють при підготовці ні наукових розробок, ні міжнародного досвіду щодо організації, управління, профілактики та пропаганди безпеки дорожнього руху, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів. Крім того, у напрямі безпеки дорожнього руху потребує удосконалення: освітня система (учні, водії), система фінансування, медичне забезпечення.

Досить гостро стоїть питання пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні, у частині, що стосується аварійності та дорожньо-транспортного травматизму, в яких останнім часом намітилася тенденція до погіршення. Зокрема, на пішоходів та велосипедистів припадає більше 40% усіх смертельних ДТП, що в кілька разів перевищує середньоєвропейські статистичні показники.

Зважаючи на вищевикладене, а також спираючись на результати проведеного аналізу, можна визначити об'єктивні (стрімке зростання автопарку, невідповідність фактичної інтенсивності транспортних потоків існуючій вулично-дорожній мережі, недосконалість конструктивно-експлуатаційного стану транспортних засобів та ін.) та суб'єктивні (порушення або незнання Правил дорожнього руху учасниками руху, в першу чергу дітьми, низький рівень дисципліни учасників дорожнього руху, свідоме невиконання ними встановлених вимог) причини, що впливають на погіршення безпеки дорожнього руху.

На наш погляд, зазначені чинники обумовлено тим, що:

– закони і нормативно-правові акти, які регламентують діяльність у даному напрямі, не забезпечують сьогодні відповідного рівня проведення пропаганди безпеки дорожнього руху, а це, як правило, призводить до зниження транспортної культури населення, зростання кількості адміністративних правопорушень і злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;

– практично відсутня чітка регламентація діяльності та порядку взаємодії органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, правоохоронних органів, засобів масової інформації та громадських організацій в області пропаганди безпеки дорожнього руху;

– методологічно не визначена, а також підлягає дублюванню пропагандистська діяльність працівників, які відповідають за безпеку дорожнього руху (не розроблена система пропагандистських заходів, що базується на єдиних поняттях, принципах, прийомах і методичних підходах);

– недосконала система фінансування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та її пропаганди, механізм використання коштів.

Таким чином, досягнення позитивного результату у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху можливе лише за умови дотримання нормативно затвердженої системи пропагандистської діяльності, яка уособлює єдині поняття, принципи, методичні підходи.

Однією із важливих умов щодо підвищення ефективності даного виду діяльності є скоординованість і взаємодоповнюваність дій, здійснюваних на різних рівнях, а також відсутність дублювання функцій.

Як ми зазначали у попередньому розділі, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ (із змінами), «центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері освіти і науки, забезпечує вивчення Правил дорожнього руху в дошкільних, позашкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах, а також підготовку і перепідготовку педагогічних працівників, діяльність яких пов'язана з навчанням громадян Правил дорожнього руху та підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів» [89].

Розвиток у дітей навичок безпечної поведінки на дорогах розпочинається в дошкільних навчальних закладах із трирічного віку. У загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах може проводитися навчання учнів Правил дорожнього руху за програмами підготовки водіїв категорій А1, А, В1, В [89].

Міністерство внутрішніх справ України, Національна поліція, засоби масової інформації повинні надавати допомогу у проведенні профілактичних та пропагандистських заходів щодо навчання різних груп населення [89].

Слід зазначити, що В.В. Кафідов та В.М. Севастьянов, аналізуючи ефективність пропаганди, виділяють три напрями:

– перший відноситься до випадків, коли ефективність пропаганди визначається через оцінку досягнення заданої мети у певний час і у певних умовах;

– другий пов'язаний із оцінкою сприйняття окремих елементів (видів, форм, методів) системи пропаганди на її кінцевий результат;

– третій передбачає порівняльний аналіз впливу окремих напрямів і форм пропаганди на зміну характеристики їх об'єктів та визначення на цій підставі шляхів їх оптимальної взаємодії [49].

Враховуючи викладене, сформулюємо визначення пропаганди безпеки дорожнього руху як однин з напрямів чітко скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної і виконавчої влади, місцевого самоврядування, правоохоронних органів, громадськості щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на підставі єдиних нормативно закріплених задач, принципів, функцій та методів пропаганди. З цією метою пропонуємо передбачити Кодекс пропаганди безпеки дорожнього руху.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ (із змінами), керівництво роботою з пропаганди безпеки дорожнього руху належить до компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій у сфері дорожнього руху. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р затверджено Стратегію щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, на основі якої будуть розроблені План заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 р. та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2020 р.

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

- державне управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- статистичний облік та аналіз;
- безпечність доріг та дорожньої інфраструктури;
- безпечність транспортних засобів
- медичне забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв;
- безпека перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом;
- безпечна поведінка учасників дорожнього руху;
- заходи щодо реагування та управління наслідками ДТП;
- забезпечення дотримання правил дорожнього руху.

Як показує аналіз змісту зазначеного документа, напряму щодо профілактики та пропаганди безпеки дорожнього руху Стратегією щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року не передбачено.

Як зазначає О.О. Мартишин, з метою об'єднання зусиль державних органів, бізнесу, громадських організацій, наукової спільноти, засобів масової інформації та всього суспільства на виконання державних і міжнародних програм з безпеки дорожнього руху та пропаганди важливості дотримання їх правил у 2017 році проведено:

- тижні безпеки дорожнього руху (з 8 по 14 травня та з 13 по 19 листопада);
- прес-конференцію (04.05.2017) за участю представників Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, ДП «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» МОЗ України, Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання Міністерства інфраструктури України, Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності, МОЗ України [67].

Слід зазначити, що Міністерство охорони здоров'я України сьогодні:

– опрацьовує і розробляє заходи щодо організації національних медичних стандартів, які стосуються медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів згідно із законодавством ЄС;

– здійснює систематизацію порядку проведення профілактичних наркологічних оглядів, обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів, розроблення та реалізацію системи медичного обслуговування водіїв, які надають послуги щодо перевезення пасажирів і вантажів;

– проводить курси щодо надання домедичної допомоги, якими мають володіти усі учасники дорожнього руху.

Безпосереднє ж проведення роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху, відповідно до Закону України «Про дорожній рух», належить до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху (ст. 6) [89]. Статтею 43 «Планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» передбачено, що органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, в межах своєї компетенції, здійснюються підготовка, затвердження і реалізація відповідних програм забезпечення безпеки дорожнього руху. Розробка їх здійснюється на основі раціонального поєднання територіального та галузевого планування, формування взаємопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху [89].

Реалізацію даного положення простежимо на прикладі Дніпропетровської області. Зокрема, міською радою м. Дніпро у 2016 році підготовлено та затверджено Програму «Безпечне місто» на 2016-2020 роки, якою визначено основні пріоритетні напрямки діяльності органів місцевого самоврядування м. Дніпро для забезпечення якісного виконання комплексу заходів, що сприятимуть безпечному життю, відпочинку мешканців міста, безпеці всіх учасників дорожнього руху.

Створення єдиної локальної міської мережі системи «Безпечне місто», в яку будуть об'єднані всі міські камери зовнішнього відеонагляду та інші елементи (пристрої, датчики тощо) системи безпеки, а також єдиного ситуаційного центру для комплексного моніторингу подій міста та прийняття управлінських рішень на основі отриманої інформації – найкраще рішення зазначених потреб. До основних складових системи «Безпечне місто» входить відеоспостереження для забезпечення контролю за безпекою дорожнього руху – моніторинг ситуації на автошляхах міста, фіксація номерних знаків автомобілів порушників та викрадених авто; єдина локальна міська мережа системи «Безпечне місто», яка забезпечує зв'язок та отримання інформації від усіх елементів системи із наданням доступу правоохоронним органам до зазначеної системи [85].

Основними шляхами розв'язання проблеми щодо забезпечення безпеки дорожнього руху є:

- модернізація світлофорних об'єктів та автоматизованої системи управління дорожнім рухом;
- впровадження енергозберігаючих та інноваційних технологій у сфері регулювання дорожнім рухом;
- встановлення камер відеоспостереження для моніторингу руху транспорту в місцях концентрації ДТП, на в'їздах та ключових перехрестях, місцях масового скупчення людей;
- пропаганда безпеки дорожнього руху, навчання громадян основам безпечної поведінки через засоби масової інформації, соціальну рекламу та проведення масових громадських заходів.

Що стосується контролю у сфері дорожнього руху, то відповідно до вимог ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» він належить до повноважень Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (участь у формуванні та реалізації, у межах своїх повноважень, державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, підготовки проектів законів та інших нормативно-правових актів, у тому числі правил, норм

та стандартів, державних і регіональних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасників) [89].

Слід зазначити, що реформування системи МВС внесло певні, на жаль, поки що не зовсім позитивні корегування у частині, що стосується діяльності працівників поліції, на яких покладаються обов'язки із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зокрема, у структурі міліції України функціонували підрозділи Державтоінспекції, їх штатною чисельністю передбачалися фахівці, відповідальні за конкретні напрями службової діяльності з урахуванням основних завдань, які покладалися на службу, в тому числі:

- інженери (у подальшому інспектори) з організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг, вулиць і залізничних переїздів;
- державтоінспектори, які відповідали за діяльність, пов'язану у тому числі з наданням дозволів на рух небезпечних, великогабаритних та великовагових транспортних засобів;
- інспектори з агітації та пропаганди Правил дорожнього руху, а також проведення роботи з профілактики дорожньо-транспортного травматизму та ін.

Це давало можливість виконувати покладені на службу обов'язки на достатньо високому та професійному рівні.

До цього ж слід додати, що тоді визначалася і конкретно необхідна, нормативно обґрунтована кількість таких посад у відповідних підрозділах. Зокрема, наказом МВС України № 572 [91] була визначена необхідна кількість інженерів з організації дорожнього руху – залежно від протяжності автодоріг та вулиць на територіях обслуговування з урахуванням об'єктивної можливості проведення обстежень вулично-шляхової мережі за день одним таким працівником; наказом МВС України № 332 [96] була визначена необхідна кількість інспекторського складу дорожньо-патрульної служби – залежно від протяжності автодоріг з урахуванням об'єктивної можливості патрулювання конкретного кілометражу одним нарядом за зміну, а також була визначена

необхідна кількість державтоінспекторів – з урахуванням кількості транспорту, зареєстрованого на відповідних територіях.

На жаль, значення і можливості пропаганди безпеки дорожнього руху з боку колишніх підрозділів Державної автоінспекції МВС України, а з 07.11.2015 по 16.01.2016 Департаменту управління превентивної діяльності Національної поліції України, недооцінювалися, про що свідчить статистика проведених скорочень посад працівників пропаганди в рамках проведеної реформи МВС.

Так, наприклад, у Дніпропетровській області, на виконання заходів Регіональної програми забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на території Дніпропетровської області на період до 2020 року, затвердженої рішенням Дніпропетровської обласної ради від 25.03.2016 № 30-3/VIІ, а також з метою привернення уваги громадськості до проблем гарантування безпеки руху та запобігання випадків травмування та загибелі в автопригодах, зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах та збереження життя і здоров'я громадян, дотримання учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, працівниками відділу безпеки дорожнього руху Управління превентивної діяльності ГУНП в Дніпропетровській області було організовано проведення комплексу заходів, зокрема:

– ініційовано та отримано дозвіл Національної ради України з питань телебачення і радіомовлення щодо транслявання в ефірі каналів телебачення та радіомовлення, в якості соціальної реклами з тематики безпеки дорожнього руху, тематичних пропагандистських роликів під умовною назвою «Мінус один. Не стань наступним!»: «Не сідай п'яний за кермо!», «Не розмовляй за кермом!», «Не перевищуй швидкість!», «Пристебни ремінь безпеки!», «Збережи життя! Дотримуйся правил!», так як пропаганда та вербально-візуальний вплив на всіх учасників дорожнього руху є ефективним засобом профілактики аварійності та попередження наслідків ДТП, який сприятиме формуванню у всіх учасників руху свідомого ставлення до виконання чинних правил, нормативів і стандартів в сфері забезпечення безпеки руху, виховання у водіїв почуття високої відповідальності та дисциплінованості при керуванні транспортними засобами;

– організовано:

а) залучення школярів до участі в русі юних інспекторів (далі – ЮІР), який має майже 40-річну історію існування. Взагалі руху ЮІР відводиться велика роль в пропагандистській роботі, спрямованій на підготовку населення до безпечної участі в процесі дорожнього руху, формуванні у всіх його учасників свідомого ставлення до виконання чинних правил, нормативів і стандартів, виховання у юних учасників руху почуття високої відповідальності та дисциплінованості, в тому числі, під час керування транспортними засобами в подальшому. Слід зазначити, що з переможцями обласного зльоту-конкурсу команд Юних інспекторів руху м. Дніпро було проведено ознайомчу екскурсію в територіальний сервісний центр МВС м. Дніпро, в якому діти змогли здати тестові іспити з Правил дорожнього руху. Наприкінці заходу кожен, хто завітав до Центру у своїх справах, отримав від дітей тематичні листівки-звернення до водіїв, що певним чином сприяло пропаганді безпеки дорожнього руху;

б) виготовлення, із залученням висококваліфікованих творчих працівників (сценаристів, режисерів, відео операторів, акторів та ін.) навчального тематичного відеофільму для використання під час проведення занять з ОБЖД, що має підвищити ефективність навчання дітей правилам дорожнього руху в загальноосвітніх навчальних закладах, сприятиме опануванню ними необхідних навичок безпечної поведінки на вулицях і дорогах;

в) розміщення вздовж автодоріг загального користування та вулиць з інтенсивним рухом наочних агітаційних та інформаційно-пропагандистських рекламних щитів (бігборди, сітілайти), а також виготовлення тематичних брошур, плакатів, листівок-пам'яток з метою подальшого розповсюдження серед учасників руху, в тому числі дітей;

г) проведення роз'яснювальної роботи серед учасників дорожнього руху за допомогою засобів масової інформації: каналів міського (регіонального) телебачення, радіо, печатних видань та Інтернет ресурсів;

д) проведення брифінгів (прес-конференцій) з тематики безпеки руху;

е) надання, відповідно до Угоди між Головним управлінням Національної поліції області та благодійним фондом «Валеологія і діти» матеріалів з тематики безпеки дорожнього руху для висвітлення в дитячій газеті «Шпаргалка»;

є) транслявання на рекламних мультимедійних моніторах в 90 маршрутних таксі, на мобільному світлодіодному екрані та світлодіодному екрані медіафасаду «Пасаж» п'яти видів соціальних, тематичних, профілактичних роликів у рамках проекту «Мінус один. Не стань наступним».

Отже, робота у даному напрямі проводилася, і на наш погляд, потребувала не кардинальних змін, які були проведені, а удосконалення окремих напрямів, з урахуванням досвіду розвинених міжнародних країн.

Проте з жовтня 2016 року виконання всіх цих, а також цілого ряду інших завдань покладено на працівників Управління патрульної поліції Департаменту патрульної поліції (наказ Департаменту патрульної поліції Національної поліції України від 17.01.2016 № 38).

Разом з цим, згідно з п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», до повноважень безпосередньо поліції відноситься лише регулювання дорожнього руху, здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірність експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [118]. Як бачимо зі змісту вказаного пункту, Національній поліції не надано повноважень щодо безпеки дорожнього руху у частині, що стосується профілактики, пропаганди та попередження травматизму.

Продовжуючи, зазначимо, що основні повноваження щодо забезпечення та профілактики безпеки дорожнього руху наразі надано Департаменту патрульної поліції на підставі Положення про Департамент патрульної поліції у м. Дніпро (далі – Положення), затвердженого наказом Національної поліції України від 13.09.2017 № 4384 [83].

До структури Управління патрульної поліції (далі – УПП) входить сектор безпеки дорожнього руху. Відповідно до зазначеного Положення, основними завданнями УПП є: організація та вжиття заходів, у межах компетенції, щодо забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху (п. 4

розділу II); аналіз обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі, здійснення заходів з профілактики таких пригод та запобігання їх вчиненню (п. 9 розділу III); здійснення роз'яснювальної роботи серед населення, зокрема з питань дорожнього руху, використання з цією метою засобів масової інформації, фото-, відео- і друкованої продукції, організація та проведення зустрічей, конкурсів, змагань, сприяння організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми, правил дорожнього руху (п. 22 розділу III); інформування органів державної влади, місцевого самоврядування, громадськості про здійснення державної політики у сферах забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності та безпеки дорожнього руху (п. 39 розділу III).

Зважаючи на вищевикладені завдання, а також ураховуючи нетривалий час перебування працівників патрульної поліції на посадах, про належний рівень знань щодо кваліфікованого виконання обов'язків за конкретними напрямками (наприклад, для проведення на необхідному професійному рівні обстежень доріг, вулиць та залізничних переїздів, що потребує відповідних знань ГОСТів, ДСТУ, будівельних норм і правил тощо, якими регламентовані норми застосування дорожніх знаків та інших технічних засобів регулювання дорожнього руху, нормативного стану утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів тощо) говорити поки що зарано. Крім того, як свідчить практика, їх чисельність є вкрай недостатньою (насамперед через те, що вони повинні виконувати безліч інших функцій, що потребує значних витрат часу і сил).

Для прикладу, лише в минулому році на працівників патрульної поліції покладено обов'язки щодо проведення:

– весняного та осіннього комісійного (із залученням представників органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, дорожніх, комунальних та залізничних організацій) обстеження доріг, вулиць, залізничних переїздів, і це при тому, що обов'язками за даним напрямком роботи передбачаються ще й здійснення поточного їх обстеження (згідно із затвердженими у встановленому порядку графіками);

– дозвільної та контролюючої роботи, пов'язаної з участю в дорожньому русі небезпечних, великогабаритних та великовагових транспортних засобів, а також пасажирського транспорту;

– двох Тижнів та одного Місячника безпеки дорожнього руху, постійних відвідувань дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, трудових колективів підприємств, установ та організацій для проведення в них відповідної профілактичної роботи, підготовки і забезпечення діяльності в загальноосвітніх навчальних закладах загонів Юних інспекторів руху (включаючи проведення місцевих, обласних та загальнодержавних змагань і конкурсів), що також потребує від працівників відповідної підготовки.

Як наслідок – робота за вищезазначеними та іншими покладеними на службу напрямками службової діяльності практично не проводиться. Що стосується здійснення пропагандистської роботи, то вона взагалі не передбачена чинними документами, що регламентують даний напрям діяльності.

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо:

1) пункт 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» викласти у такій редакції: «регулює дорожній рух; здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; організовує та вживає заходи, у межах компетенції, щодо: забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху; аналізу обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі; здійснення заходів з профілактики таких пригод та запобігання їх вчиненню; проведення відповідної пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення з питань безпеки дорожнього руху»;

2) ініціювати розгляд питання, на рівні МВС та Національної поліції України, щодо можливості розроблення (із залученням відповідних фахівців) норм для визначення об'єктивно необхідної штатної чисельності інспекторського складу патрульної поліції, на який покладається виконання обов'язків із забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, з урахуванням

особливостей конкретних регіонів (з урахуванням протяжності вулично-дорожньої мережі, числа зареєстрованих транспортних засобів, кількості населення тощо);

3) доповнити п. 22 розділу III Положення про Управління патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 13.09.2017 № 4384 і викласти його у такій редакції: «здійснення пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»;

4) внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема:

– передбачити відповідальність пішоходів за використання мобільних телефонів під час їх руху через проїжджу частину;

– передбачити відповідальність водіїв за паління цигарок за кермом під час руху;

– додатково передбачити за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, крім позбавлення водійського посвідчення та штрафних санкцій, направлення водіїв на лікування і виправні роботи, або, як альтернативу, встановлення за їх рахунок алкозамків в автомобілі. Крім цього, до осіб, які керують транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, залежно від рівня алкоголю в крові, кваліфікувати його як адміністративне правопорушення, або як кримінальний злочин, відповідно передбачити таку відповідальність у Кримінальному кодексі України;

– доповнити ч. 2 ст. 122: після словосполучення «допомоги рук» доповнити словосполученням «а також SMS-листування, у тому числі обмін інформацією у соціальних Інтернет-мережах» (для прикладу, в Нідерландах передбачено штраф у розмірі 2000 євро або ув'язнення строком до 2-х тижнів у разі доведення, що це призвело до тяжких наслідків, врахування цього факту як обтяжуючого при обранні запобіжного заходу);

– у ч. 3 ст. 122 словосполучення «тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» замінити

словосполученням «тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» (для прикладу, у Фінляндії при перевищенні на 30 км/год передбачено судовий розгляд зі штрафами і позбавленням водійського посвідчення);

5) у Правилах дорожнього руху України передбачити обов'язкове використання велосипедистами катафотів та захисних шоломів. Також на законодавчому рівні передбачити обов'язкову передпродажну перевірку шоломів та захисного одягу для велосипедистів, мопедистів і мотоциклістів, щодо їх відповідності світовому стандарту безпеки, заснованому на директиві ЄС;

б) закріпити на законодавчому рівні пропагандистський супровід щойно прийнятих нормативно-правових актів у напрямі безпеки дорожнього руху;

7) передбачити порядок фінансування діяльності з пропаганди безпеки дорожнього руху;

8) розробити та затвердити поетапний план адаптації вітчизняного законодавства з питань пропаганди безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, який сприятиме вдосконаленню державно-управлінської діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням практики та стандартів ЄС, а також формуванню позитивного іміджу України як привабливої транзитної та туристичної держави.

9) розробити цільові державні програми щодо добровільного застосування власниками автомобілів алкозамків, які виробляють блокування запалювання автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складе 0,2 проміле і вище. Також передбачити встановлення таких алкозамків підприємствами, які займаються перевезеннями. Такі профілактичні заходи істотно будуть впливати на підвищення рівня безпеки на автошляхах.

Також пропонуємо імплементувати досвід Ізраїлю щодо залучення призовників строкової служби до контролю за безпекою дорожнього руху, а також обов'язкового вивчення Правил дорожнього руху в школах з подальшим складанням відповідного іспиту, без якого не видається атестат зрілості.

Окрім цього, вважаємо, що проведення пропаганди безпеки дорожнього руху повинно включати в себе:

- розмежування повноважень між правоохоронними органами та іншими організаціями;
- довгострокове планування заходів на державному, регіональному та місцевому рівнях;
- виявлення основних причин, проблем і закономірностей аварійності;
- залучення громадськості;

Крім того, акцентуємо на необхідності використання позитивного досвіду розвинутих країн, які досягли успіхів у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Детально проаналізувавши вітчизняний та міжнародний досвід щодо пропаганди забезпечення безпеки дорожнього руху, ми дійшли висновку, що в Україні, з метою адаптації законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, необхідно на законодавчому рівні передбачити основні напрями роботи щодо пропаганди дорожньої безпеки, серед яких, зокрема:

1) скоординованість та взаємодія органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, правоохоронних органів, освіти, медицини, страхування, засобів масової інформації та громадськості;

2) запровадження автоматизованої системи моніторингу за дотриманням Правил дорожнього руху (дорожня карта з розміщенням радарів, яку розміщено на спеціальному сайті, на автошляхах про кожний радар попереджає окремий дорожній знак). Проведення постійної інформаційно-пропагандистської підтримки автоматизованої системи моніторингу, доведення до відома населення статистики та досягнень у сфері безпеки дорожнього руху;

3) співпраця із асоціацією автошкіл, так як пропагандистська робота автошкіл – ефективний механізм дієвої взаємодії на свідомість учасників дорожнього руху, яке може розвиватися у таких напрямках:

- проведення профілактичних заходів у процесі навчання (вплив на свідомість майбутніх водіїв – бесіди, співбесіди перед іспитами із залученням

працівників психологічної служби). Акцентуємо, що саме психофізіологічні якості водія відіграють значну роль у попередженні аварій – уважність, швидкість реакції, урівноваженість, емоційність. Головна психофізіологічна особливість досвідченого водія – вміння орієнтуватися у дорожніх обставинах, оцінювати ступінь її безпеки, передбачати можливі ускладнення та маневри інших водіїв, а також завчасно продумувати заходи, що можуть сприяти зниженню можливості ризику;

– залучення осіб, які навчаються в автошколах, до участі у круглих столах, конференціях, семінарах з професійної майстерності;

– залучення керівників автошкіл до проведення як практичних, так і теоретичних занять у школах, ліцеях, технікумах, вищих навчальних закладах;

4) проведення автопробігів, автомототвелопробігів, конкурсів, виставок, вікторин та інших масових пропагандистських заходів щодо безпеки дорожнього руху, основною метою яких є пропаганда безпеки дорожнього руху та дотримання правил дорожнього руху, а також привернення уваги громадськості до проблем дорожньо-транспортного травматизму;

5) розробка відеороликів соціально-профілактичного спрямування щодо пропаганди безпеки дорожнього руху та попередження дорожньо-транспортного травматизму для транслявання по телебаченню, в кінотеатрах. Організація виїзних кінолекторіїв, лекцій у навчальних закладах, літніх таборах, дитячих будинках, інтернатах;

б) виготовлення та розміщення наочних агітаційно-профілактичних, методичних, інформаційних матеріалів на рекламних стендах у місцях масового перебування громадян, у громадському транспорті тощо;

7) видання та розповсюдження брошур, плакатів, листівок, пам'яток, малюнків і звернень до населення, а також виготовлення сувенірної продукції щодо пропаганди безпеки дорожнього руху;

8) використання можливостей засобів масової інформації, соціальної реклами. Досить влучним з цього приводу є висловлювання Наполеона II Бонапарта: «Чотири газети можуть спричинити ворогові більше зла, ніж

стотисячна армія». На наш погляд, вивчення шляхів підвищення ефективності дії засобів масової інформації та пропаганди на духовний світ особистості продуктивним буде лише у разі детального вивчення реальних процесів взаємодії різних джерел інформації, зокрема взаємодії засобів масової комунікації із соціальним досвідом суб'єкта та неформальним міжособистісним спілкуванням.

Що стосується соціальної реклами, то це також досить дієвий механізм формування громадської думки. Її основна мета – змінити ставлення населення до певних соціальних проблем, а в подальшому – виробити нові соціальні цінності. Виділяють два рівні соціальної реклами – втілення та закріплення певних правил та утвердження у суспільному пізнанні моральних норм поведінки [182];

9) організація трансляцій звернень до учасників дорожнього руху за допомогою радіоустановок (гучномовних установок) на вокзалах, підприємствах, громадському транспорті, великих торгових центрах, а також в інших суспільних місцях;

10) проведення, з метою впливу на усвідомлення водіями усіх ризиків зимової їзди і підвищення їх кваліфікації, лекцій та бесід з різними категоріями учасників дорожнього руху на підприємствах, в організаціях та громадських формуваннях;

11) пропаганда пристроїв безпеки в автомобілях, забезпечення більш високого рівня використання пасків безпеки, автокрісел для перевезення дітей.

Враховуючи те, що вказані напрями в основному спрямовані переважно на водіїв, необхідно не забувати і про дітей як учасників дорожнього руху. Тож вважаємо за доцільне, з урахуванням позитивного міжнародного досвіду:

– розробити та затвердити спеціальні програми щодо пропаганди безпеки дорожнього руху під час проведення занять з майбутніми батьками, в яких основний акцент зробити на психофізіологічний вплив на їх свідомість;

– створити Дитячу дорожню інфраструктуру (спеціалізовані ігрові майданчики на базі міських палаців дітей та юнацтва, у парках, ігролендах), у

якій передбачити спеціальні моделі вулиць і перехресть, світлофори, дитячу авто- та веломотехніку, спеціальні ігрові автомати (основний принцип програм у яких – не лише вивчення знаків, але і безпосередня участь у процесі дорожнього руху), з урахуванням вікової категорії. До проведення занять залучати, у якості заохочення, кращих Юних інспекторів дорожнього руху, з якими попередньо провести навчання. За результатами занять кращим учасниками видавати посвідчення на право керування, як заохочення, електромобілем. Такий підхід сприятиме: по-перше, кращому засвоєнню правил безпеки дорожнього руху, так як діти швидше знайдуть спільну мову між собою; по-друге, удосконаленню набутих під час проведення навчання знань як юними інспекторами руху, так і його маленькими учасниками; по-третє, мабуть, найголовніше, на підсвідомому рівні визначать, що потрібно вчиняти саме так, й інше – неможливо. Зважаючи на те, що подібні дитячі інфраструктури зосереджено, як правило, у містах, передбачити в обласних та районних бюджетах фінансування заходів щодо пропаганди безпеки дорожнього руху серед дітей, які проживають у сільській місцевості у частині, що стосується організованого перевезення дітей до зазначених дитячих містечок;

- запровадити щомісячне проведення практичних занять з вихованцями дитячих садочків щодо правил переходу доріг дорожніми інспекторами (безпосередньо на спеціально облаштованих пішохідних переходах);

- проведення щоквартальних міських, зональних та обласних змагань Юних інспекторів руху, конкурсів малюнків, благодійних акцій для дітей сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування;

- передбачити на законодавчому рівні у місцях, де проходять основні маршрути неповнолітніх до дитячих дошкільних і загальноосвітніх установ («шкільні пішохідні переходи»), достатню оглядовість як для водіїв, так і для пішоходів. З цією метою пропонуємо імплементувати у вітчизняне законодавство позитивний досвід Великобританії, де на автодорогах, прилеглих до території шкіл, на проїзній частині уздовж бордюрного каменю наноситься

розмітка «School-keep-clear», яка забороняє паркування автотранспорту у зоні дії цієї розмітки.

Особливий напрям пропаганди безпеки дорожнього руху складає робота з літніми учасниками дорожнього руху. Пропонуємо підготувати спеціальні програми додаткового навчання літніх автомобілістів із залученням до цієї роботи соціальних і медичних працівників, а також розробити інформаційні матеріали для різних організацій пенсіонерів, реабілітаційних центрів і тому подібне.

Підсумовуючи, зазначимо, що саме завдяки пропаганді безпеки дорожнього руху можна не лише створити умови для засвоєння та дотримання правил дорожнього руху всіма його учасниками, але й вплинути на правову свідомість усіх учасників дорожнього руху.

Висновки до розділу 3

1. Узагальнивши тенденції міжнародного досвіду, з'ясовано, що у законодавстві країн розвинутої автомобілізації основний акцент спрямовано на якість стратегічного планування та ефективність організаційно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. Запропоновано імплементувати у законодавство України та практику його реалізації позитивний досвід:

а) Федеративної Республіки Німеччини, де з метою пропаганди запобігання дорожньо-транспортному травматизму створено Дорожні центри, існує ряд спеціальних ігрових програм, що включають вивчення фотографій, перегляд мультфільмів, рухливі ігри, передбачено систему навчання поліцейськими їзди на велосипеді у школі із подальшим складанням іспиту;

б) Фінляндії, де основну увагу спрямовано на формування правосвідомості учасників дорожнього руху, починаючи з дошкільного віку і завершуючи літніми учасниками руху (наочна агітація з питань безпеки дорожнього руху, транслявання відеофільмів для батьків, розробка разом з дитиною маршруту

безпечного руху до школи); використання можливостей добровільних організацій громадян (провідна з них – «Ліікеннетурва», що забезпечує безпеку дорожнього руху за допомогою виховання, навчання, пропаганди, формування громадської думки з найважливіших проблем профілактики ДТП; спонсорської діяльності з проведення загальнонаціональних пропагандистських кампаній, чисельних наукових досліджень, в тому числі моніторингів громадської думки з проблем дорожньої безпеки); пропагування користування особистими засобами захисту, використання яких, порівняно з іншими країнами, у Фінляндії знаходиться на дуже високому рівні;

в) Республіки Колумбії, де ще у 1998 році як запобіжне переконання було започатковано використання пантоміми (актори-міми мовою жестів попереджали водіїв, що у них не пристебнуті паски безпеки або що вони не поступаються дорогою пішоходам на переходах. У разі, якщо попередження було недостатньо, водіям виписували штраф. За статистикою, сьогодні більше 95% водіїв в Колумбії дотримуються правил дорожнього руху).

2. З урахуванням позитивного міжнародного досвіду запропоновано:

– розробити та затвердити спеціальні програми щодо пропаганди безпеки дорожнього руху під час проведення занять з майбутніми батьками, у яких основний акцент зробити на психофізіологічний вплив на їх свідомість;

– створити Дитячу дорожню інфраструктуру (спеціалізовані ігрові майданчики на базі міських палаців дітей та юнацтва, у парках, ігролендах), у якій передбачити спеціальні моделі вулиць і перехресть, світлофори, дитячу авто та веломотехніку, спеціальні ігрові автомати (основний принцип програм у яких – не лише вивчення знаків, але і безпосередня участь у процесі дорожнього руху), з урахуванням вікової категорії;

– запровадити щомісячне проведення практичних занять з вихованцями дитячих садочків щодо правил переходу доріг дорожніми інспекторами (безпосередньо на спеціально облаштованих пішохідних переходах);

- проведення щоквартальних міських, зональних та обласних змагань Юних інспекторів руху, конкурсів малюнків, благодійних акцій для дітей сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування;

- передбачити на законодавчому рівні поблизу дитячих дошкільних і загальноосвітніх установ перед пішохідними переходами достатню оглядовість;

- підготувати спеціальні програми додаткового навчання літніх автомобілістів із залученням до цієї роботи соціальних і медичних працівників, а також розробити інформаційні матеріали для різних організацій пенсіонерів, реабілітаційних центрів і тому подібне.

3. Надано науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні, зокрема запропоновано:

- викласти п. 1 ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух» «Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» у такій редакції: «координація органів виконавчої влади, засобів масової інформації, інших відомств та організацій, у межах їх компетенції, щодо організації забезпечення відповідної роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху, а також здійснення контролю за даним напрямом діяльності»;

- викласти п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» у такій редакції: «регулює дорожній рух; здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; організовує та вживає заходи, у межах компетенції, щодо: забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху; аналізу обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі; здійснення заходів з профілактики таких пригод та запобігання їх вчиненню; проведення відповідної пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення з питань безпеки дорожнього руху»;

– викласти п. 18 розділу III Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції України від 31.10.2016 № 1114, у такій редакції: «здійснення пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»;

– передбачити адміністративну відповідальність пішоходів за використання мобільних телефонів під час їх руху через проїжджу частину;

– передбачити адміністративну відповідальність водіїв за паління цигарок за кермом під час руху;

– додатково передбачити відповідальність за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, крім позбавлення водійського посвідчення та штрафних санкцій, направлення водіїв на лікування і виправні роботи або, як альтернативу, встановлення за їх рахунок алкозамків у приватному автомобілі.

4. Обґрунтовано доцільність ініціювання розгляду питання на рівні МВС України щодо можливості розроблення (із залученням відповідних фахівців) норм для визначення об'єктивно необхідної штатної чисельності складу патрульної поліції Національної поліції України, на який покладається виконання обов'язків із забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, зокрема з урахуванням особливостей конкретних регіонів (з урахуванням протяжності вулично-дорожньої мережі, числа зареєстрованих транспортних засобів, кількості населення тощо).

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукового завдання щодо вдосконалення теоретичних засад, механізму та особливостей адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків. Основні з них такі:

1. Визначено основні етапи становлення і розвитку законодавства щодо пропаганди безпеки дорожнього руху:

а) перший – з 1920 по 1939 рік (становлення правової регламентації пропаганди безпеки дорожнього руху: Декрет ВЦВК і РНК, циркуляри, накази і директиви Народного комісаріату внутрішніх справ, Міністерства внутрішніх справ, Головного управління робітничо-селянської міліції, розпорядження Відділів регулювання вуличного руху (ВРВР), рішення громадських організацій);

б) другий – з 1940 до 1959 року (розвиток відомчої нормативно-правової бази, яка регламентує пропаганду безпеки дорожнього руху);

в) третій – з 1960 до 1990 року (характеризується подальшим вдосконаленням форм та методів пропаганди дорожньої безпеки, широким використанням для цього можливостей кіно, радіо, телебачення, друку, виставок, тематичних кабінетів. Активізується на законодавчій основі залучення до проведення пропаганди інших міністерств та відомств, громадських, профспілкових та комсомольських організацій);

г) четвертий – з 1991 до 2001 року (правова реорганізація та модернізація системи забезпечення безпеки дорожнього руху, що сформувалася в радянський період);

д) п'ятий – з 2002 року дотепер (характеризується розробкою цільових програм, стратегій з підвищення безпеки дорожнього руху з урахуванням рекомендацій ООН, запровадженням у загальноосвітніх навчальних закладах комплексної програми вивчення правил безпечної поведінки на вулицях та

дорогах, реформуванням підрозділів МВС України, що безпосередньо забезпечували пропаганду безпеки дорожнього руху).

Визначено основні напрями, за якими здійснювалася пропаганда безпеки дорожнього руху, серед яких: пропаганда юридичних питань, пов'язаних з рухом транспортних засобів та взаєминами пішоходів і водіїв; етичні проблеми безпеки дорожнього руху; упровадження науково-технічних досягнень у забезпечення безпеки дорожнього руху та зміцнення матеріально-технічної бази дорожнього руху.

2. Визначено поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху» як комплекс скоординованих та взаємодоповнюючих дій органів державної влади і місцевого самоврядування, а також громадськості, спрямованих на підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху, формування у них безпечних навичок поведінки на вулично-дорожній мережі, дбайливого ставлення до власної безпеки та безпеки оточуючих, виховання свідомого ставлення до неухильного виконання правил дорожнього руху на підставі єдиних нормативно закріплених задач, принципів, функцій та методів пропаганди дорожньої безпеки.

З'ясовано особливості організації пропаганди безпеки дорожнього руху, що передбачає: обов'язкову наявність координуючого органу, розмежування повноважень поліції та інших державних установ, розроблення та затвердження відповідного плану заходів щодо пропаганди безпеки дорожнього руху на регіональному та місцевому рівнях, контроль, оцінку і методичне забезпечення пропагандистських заходів; залучення громадськості; підвищення правової свідомості учасників дорожнього руху.

3. Розглянуто механізм адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, з'ясовано його елементи та визначено оптимальні шляхи удосконалення в частині: розроблення та затвердження спеціальних програм пропаганди безпеки дорожнього руху під час проведення занять з майбутніми батьками, у яких основний акцент зробити на психофізіологічний вплив на їх свідомість; запровадження щомісячного проведення дорожніми інспекторами практичних занять з вихованцями дитячих садочків щодо правил

переходу доріг (безпосередньо на спеціально облаштованих пішохідних переходах); визначення на законодавчому рівні у місцях, де проходять основні маршрути неповнолітніх до дитячих дошкільних і загальноосвітніх установ («шкільні пішохідні переходи»), достатню оглядовість як для водіїв, так і для пішоходів. Це може бути забезпечено за рахунок підняття зони пішохідного переходу, облаштованості зазначених місць опуклими оглядовими дзеркалами, заборони паркування в місцях примикання шкіл до проїзної частини і т.п.; створення Дитячої дорожньої інфраструктури (спеціалізовані ігрові майданчики на базі міських палаців дітей та юнацтва, у парках, ігролендах), у якій передбачити спеціальні моделі вулиць і перехресть, світлофори, дитячу авто та веломотехніку, спеціальні ігрові автомати (основний принцип програм у яких – не лише вивчення знаків, але й безпосередня участь у процесі дорожнього руху), з урахуванням вікової категорії; визначення у Правилах дорожнього руху України обов'язкового використання катафотів та захисних шоломів велосипедистами, обов'язкової передпродажної перевірки шоломів та захисного одягу для велосипедистів, мопедистів і мотоциклістів, щодо їх відповідності світовому стандарту безпеки, заснованому на директиві ЄС; розроблення цільових державних програм щодо добровільного застосування власниками автомобілів алкозамків, які виробляють блокування запалювання автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складатиме 0,2 проміле і вище (передбачити встановлення таких алкозамків підприємствами, які займаються перевезеннями).

4. З'ясовано особливості правових та неправових форм діяльності публічної адміністрації щодо пропаганди безпеки дорожнього руху. Встановлено, що основними формами пропаганди дорожньої безпеки є правові форми, які забезпечують: взаємодію державних і громадських організацій; бюджетне і позабюджетне фінансування заходів з пропаганди безпеки дорожнього руху; контроль за виконанням планів, програм та заходів, а також визначають цілі й завдання пропагандистських заходів і кампаній.

Підкреслено важливість вибору відповідних форм пропаганди безпеки дорожнього руху з урахуванням особливостей конкретного суб'єкта пропаганди, вимог ефективності та доцільності.

5. Здійснено теоретико-правовий аналіз взаємодії суб'єктів пропаганди безпеки дорожнього руху. Визначено основні принципи такої взаємодії, серед яких: законність, комплексність, гнучкість, пропорційність відповідальності, відсутність дублювання функцій та удосконалення управлінських методів діяльності.

Відсутність на сьогодні координуючого органу унеможливорює ефективну взаємодію суб'єктів забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, а відтак запропоновано надати координуючі повноваження у цій сфері Міністерству внутрішніх справ України. При цьому під координацією діяльності суб'єктів забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху запропоновано розуміти організуючий вплив (координатора) на інших взаємодіючих суб'єктів з метою узгодження їх діяльності. Важливу роль у цьому напрямі забезпечення дорожньої безпеки відіграють громадські організації, проте порядок та форми такої діяльності на сьогодні на законодавчому рівні не визначені і не регламентовані.

6. Узагальнивши тенденції міжнародного досвіду, з'ясовано, що у законодавстві країн розвинутої автомобілізації основний акцент спрямовано на якість стратегічного планування та ефективність організаційно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. Запропоновано імплементувати у законодавство України та практику його реалізації позитивний досвід:

а) Федеративної Республіки Німеччини, де з метою пропаганди запобігання дорожньо-транспортному травматизму створено Дорожні центри, існує ряд спеціальних ігрових програм, що включають вивчення фотографій, перегляд мультфільмів, рухливі ігри, передбачена система навчання поліцейськими їзди на велосипеді у школі із подальшим складанням іспиту;

б) Фінляндії, де основну увагу спрямовано на формування правосвідомості учасників дорожнього руху, починаючи з дошкільного віку і завершуючи літніми

учасниками руху (наочна агітація з питань безпеки дорожнього руху, транслявання відеофільмів для батьків, розробка разом з дитиною маршруту безпечного руху до школи); використання можливостей добровільних організацій громадян (провідна з них «Лікеннетурва», що забезпечує безпеку дорожнього руху за допомогою виховання, навчання, пропаганди, формування громадської думки з найважливіших проблем профілактики ДТП; спонсорської діяльності з проведення загальнонаціональних пропагандистських кампаній, чисельних наукових досліджень, в тому числі моніторингів громадської думки з проблем дорожньої безпеки); пропагування користування особистими засобами захисту, використання яких, у порівнянні з іншими країнами, у Фінляндії знаходиться на дуже високому рівні;

в) Республіки Колумбії, де ще у 1998 році в якості запобіжного переконання було започатковано використання пантоміми (актори-міми мовою жестів попереджали водіїв, що у них не пристебнуті паски безпеки або що вони не поступаються дорогою пішоходам на переходах. У разі, якщо попередження було недостатньо, водіям виписували штраф. За статистикою, на сьогодні більше 95% водіїв в Колумбії дотримуються правил дорожнього руху).

7. Надано науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні, зокрема запропоновано:

– викласти п. 1 ст. 52-1 Закону України «Про дорожній рух» «Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» у наступній редакції: «координація органів виконавчої влади, засобів масової інформації, інших відомств та організацій, у межах їх компетенції, щодо організації забезпечення відповідної роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху, а також здійснення контролю за даним напрямом діяльності»;

– викласти п. 11 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» у наступній редакції: «регулює дорожній рух; здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, а також правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; організовує та вживає заходи,

у межах компетенції, щодо: забезпечення публічної безпеки і порядку, безпеки дорожнього руху; аналізу обставин і причин виникнення дорожньо-транспортних пригод на вулично-дорожній мережі; здійснення заходів з профілактики таких пригод та запобігання їх вчиненню; проведення відповідної пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення з питань безпеки дорожнього руху»;

– викласти п. 18 розділу III Положення про Департамент патрульної поліції, затверджене наказом Національної поліції України від 31.10.2016 № 1114, у наступній редакції: «здійснення пропагандистської та роз'яснювальної роботи серед населення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»;

– передбачити адміністративну відповідальність пішоходів за використання мобільних телефонів під час їх руху через проїжджу частину;

– передбачити адміністративну відповідальність водіїв за паління цигарок за кермом під час руху;

– додатково передбачити відповідальність за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, крім позбавлення водійського посвідчення та штрафних санкцій, направлення водіїв на лікування і виправні роботи, або, як альтернативу, встановлення за їх рахунок алкозамків у приватному автомобілі.

Обґрунтовано доцільність ініціювання розгляду питання на рівні МВС України щодо можливості розроблення (із залученням відповідних фахівців) норм для визначення об'єктивно необхідної штатної чисельності складу патрульної поліції Національної поліції України, на який покладається виконання обов'язків із забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, зокрема, з урахуванням особливостей конкретних регіонів (з урахуванням протяжності вулично-дорожньої мережі, числа зареєстрованих транспортних засобів, кількості населення тощо).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер'янов В.Б. Адміністративне право України: підручник. *Методи державного управління*. К., Юридична думка, 2004. URL: <http://textbooks.net.ua/content/category/9/29/15>.
2. Административное право: учеб. для вузов / Д.Н. Бахрах, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. М.: Норма, 2004. 766 с.
3. Административное право: краткий курс лекций / П.П. Глущенко [и др.]. 2-е изд. СПб.: Питер, 2011. 272 с.
4. Административно-правовая охрана общественного порядка / Еропкин М.И., Попов Л.Л. Л.: Лениздат, 1973. 328 с.
5. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ: особлива частина: навч. посібник / кол. авт.; кер. – д-р юрид. наук, проф., засл. юрист України С.М. Алфьоров. Дніпропетровськ: 2012. 303 с.
6. Адміністративне право України: навч. посібник / В.В. Галуцько, В.І. Олефір, М.П. Пихтін та ін. Херсон, 2011. Т. 1: Загальне адміністративне право. 320 с.
7. Адміністративне право України: підручник для юрид. вузів і фак. / Ю.П. Битяк, В.В. Богущкий, В.М. Гарашук та ін. Харків: Право, 2001. 528 с.
8. Алексеев С.С. Теория государства и права / Алексеев С.С., Архипов С.И., Корельский В.М. М.: Норма, 2005. 458 с.
9. Алфьоров С.М., Ващенко С.В., Долгополова М.М., Купін А.П. Адміністративне право. Загальна частина: навч. посіб. К.: Центр учбової літератури, 2011. 216 с.
10. Бакулин Н.П. Пропаганда правовых норм действий участников дорожного движения как элемент безопасности. *Научно-методический электронный журнал «Концепт»*. 2014. Т. 20. С. 3706–3710.
11. Бахрах Д.Н. Форма государственного управления. *Советское государство и право*. 1983. № 4. С. 20-27.

12. Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Стариков Ю. Н. Административное право. М.: Норма, 2008. 816 с.
13. Бачило І. Інформаційне право як запорука інноваційного розвитку нації. *Віче*. 2012. № 1. С. 12-14.
14. Безсмертний О.К. Державна система безпеки дорожнього руху України: історичний аспект розвитку / О.К. Безсмертний, М.М. Долгополова. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2002. Спец. вип. С. 208-214.
15. Бронштейн Л.А. Экономика автомобильного транспорта: учеб. для студ. вузов, обучающихся по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство» / Л.А. Бронштейн, А.С. Шульман. М.: Транспорт, 1976. 350 с.
16. Бурбело Б.Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 Луганський держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. Л., 2011. 229 с.
17. Бурбело Б.Ю., Головін А.П., Саєнко С.І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: монографія. Луганськ, 2011. 250 с.
18. Бырдаров Г. Взаимодействие между средствами массовой информации и устными формами пропаганды. *Научные основы пропаганды*. М., 1975. С. 198-201.
19. Васильев А.С. Административное право Украины (общая часть): учебное пособие. Х.: Одиссей, 2002. 288 с.
20. Великий енциклопедичний словник: довідкове видання / за ред. Ю.С. Шемчушенка. К.: Юридична думка, 2012. 992 с.
21. Виконавча влада і адміністративне право: монографія / В.Д. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, І.П. Голосніченко; за ред. В.Д. Авер'янова. К.: Ін-Юре, 2002. 668 с.
22. Войтасик Л. Психология рекламы. URL: <https://books.google.com.ua/books?isbn=5947233649>.

23. Войтасик Л. Психология политической пропаганды. М.: Прогресс, 1981. 278 с.

24. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / пер. с англ. публикации ВОЗ «World Report on Road Traffic Injury Prevention». М.: Изд-во «Весь Мир», 2004. 280 с.

25. Глобальна доповідь про стан безпеки дорожнього руху у світі 2015 року Всесвітньої організації охорони здоров'я. URL: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru>.

26. Головкин В.В. Административно-юрисдикционная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. Омск: Омская академия МВД России, 2007. 208 с.

27. Грохольський В.Л. Організаційно-правові засади управління спеціальними підрозділами МВС України по боротьбі з організованою злочинністю: монографія. Харків: Нац. ун-т внутр. справ, 2003. 312 с.

28. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.

29. Гуржій Т.О. Адміністративно-правова охорона безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 1. С. 11-19.

30. Гуржій Т.О. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2012/1_2012/35.pdf.

31. Гуржій Т.О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Х., 2010. 480 с.

32. Гуржій Т.О. Політика безпеки дорожнього руху: організаційно-правові проблеми та перспективи цілепокладання. URL: http://www.lj.kherson.ua/2014/pravo06/part_2/31.pdf.

33. Гусаров С.М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. URL: <http://www.univd.edu.ua/science-issue/scientist/130>.

34. Гусев Р.А., Питеркин И.В. Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936-1996. Санкт-Петербург: Лики России, 1996. 206 с.

35. Давидова Н.В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. *Науковий вісник публічного та приватного права: Збірник наукових праць*. 2016. Випуск 2. Ч. 3. С. 88-92.

36. Давидова Н.В. Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху». *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали ІХ міжнародної наукової конференції* (м. Дніпро, 2017). Дніпро, 2017. С. 12-13.

37. Давидова Н.В. Удосконалення законодавства щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали ХІІ міжнародної науково-практичної конференції* (м. Кривий Ріг, 2017). Кривий Ріг, 2017. С. 71-75.

38. Денисов Р.И., Попов М.И. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения. М., 1984. 85 с.

39. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения: учебное пособие / под общ. ред. В.А. Кудина. СПб.: Изд-во СПб. ун-та МВД России, 2012. 144 с.

40. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07. Х., 2003. 19 с.

41. Доненко В.В. Публічне адміністрування безпеки дорожнього руху: становлення в умовах реформування: монографія. Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2011. 380 с.

42. Доненко В.В. Щодо визначення центрального органу забезпечення безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 3. С. 297-310.

43. Доненко В.В. Нові форми соціальної активності у сфері публічного адміністрування безпеки дорожнього руху. *Вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 4. С. 181-188.

44. Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про дорожній рух 1968 року і Віденську конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 року. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_866.

45. Євтушок В.А. Удосконалення взаємодії поліції з іншими правоохоронними органами під час виконання службово-бойових задач в умовах надзвичайних ситуацій соціального характеру / В.А. Євтушок, О.С. Лижник. *Збірник матеріалів I міжнар. наук.-практ. конф. «Особливості підготовки поліцейських в умовах реформування системи МВС України»* (20 травня 2016 р.). Х.: ХНУВС, 2016. С. 32-34.

46. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. 220 с.

47. Інтерв'ю начальника управління надання медичної допомоги дорослим Мінохоронздоров'я України А. Гаврилюка під час прес-конференції, присвяченої Тижню безпеки дорожнього руху. URL: <http://podrobnosti.mk.ua/2017/05/07/stat-dtp-v-ukraine-samaya-vysokaya-smertnost-na-dorogah-sredi-vseh-stran-evropy.html>.

48. Калюжний Р.А. Форми та методи адміністративно-правового забезпечення безпеки авіаційних перевезень. *Наше право*. 2012. № 1. Ч. 1. С. 36-42.

49. Кафидов В.В., Севастьянов В.М. Пропаганда и реклама в пожарном деле. 2001. 176 с.

50. Київська міжрегіональна філія державного підприємства «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я України». Статистика ДТП за 2017 рік URL: <http://medtransvp.com.ua/statistika-dtp-za-2017rik>.

51. Київська міжрегіональна філія державного підприємства «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я України». Статистика ДТП за перший квартал 2018 року URL: <http://medtransvp.com.ua/statistika-dtp-za-pershij-kvartal-2018>.

52. Клишковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения: учеб. для вузов. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 2001. 247 с.

53. Коваль Л. Адміністративне право: курс лекцій. К.: Право, 1997. 80 с.
54. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р., № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.
55. Коженко Я.В. Конкуренция правовых и неправовых форм и методов государственного управления в условиях модернизации исполнительной власти Российской Федерации. *Современные проблемы науки и образования*. 2013. № 5. С. 692.
56. Козловская Е.А. Психолого-педагогические основы пропаганды деятельности Госавтоинспекции. М., 1994. 80 с.
57. Коломоець Т.О. Адміністративне право України. Академічний курс: підручник. К.: Юрінком Інтер, 2011. 576 с.
58. Колпаков В.К. Поняття публічної адміністрації. *Становлення держави в умовах глобалізації: теоретичний та практичний аспект*: матеріали міжн. наук. конф. К., 2012. С. 135-137.
59. Колпаков В.К. Предмет адміністративного права: сучасний вимір. *Юридична Україна*. 2008. № 3. С. 35-36.
60. Комісаров С.А. Механізм адміністративно-правової охорони міліцією відносин у сфері безпеки дорожнього руху: поняття, складові та гарантії забезпечення. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. Луганськ. 2011. № 1. С. 173-180.
61. Конвенція о дорожном движении. Конвенция о дорожных знаках и сигналах. ООН. М.: Транспорт, 1970. С. 55-117.
62. Конвенция об унификации дорожной сигнализации. Женева, 1931. URL: online.zakon.kz/Document/?doc_id=30243389 (дата звернення 12.02.2017).
63. Конвенція про дорожні знаки та сигнали. Відень. 1968. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_902.
64. Конституція України від 28 червня 1996 року. Основний Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
65. Майоров В.И. Дорожное движение и безопасность. Челябинск, 1997. 96 с.

66. Майоров В.И. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В.И. Майоров, В.Е. Севрюгин. *Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права*. 2015. Т. 9, № 4. С. 766–776.

67. Мартишин О.О. Важливість безпеки дорожнього руху в Україні. URL: <https://www.umj.com.ua/article/108034/vazhlivist-bezpeki-dorozh-ruhu-v-ukrayini>.

68. Международный опыт предупреждения ДТП. URL: https://studbooks.net/1171385/tehnika/mezhdunarodnyy_opyt_preduprezhdeniya.

69. Мельник Р.С. Система адміністративного права України: монографія. Х.: ХНУВС, 2010. 398 с.

70. Мисливий В.А. Реформування Державтоінспекції та шляхи протидії аварійності. *Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ*. 2005. № 4 (24). С. 10-14.

71. Міленін О.Л. Особливості правосвідомості учасників дорожнього руху. *Вісник Університету внутрішніх справ*. Х.: УВС, 2001. Випуск 13. С. 137-142.

72. Муцко В.Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07. К., 2011. 18 с.

73. Наказание за езду в состоянии алкогольного опьянения в Польше. URL: <http://advokatvkrakove.pl/%D0%B5%D0%B0%B5>.

74. Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 1997. 24 с.

75. Новые подходы к повышению безопасности дорожного движения (отчет о работе исследовательской группы ВОЗ). Женева, 1991. 27 с.

76. О реализации решений, принятых союзной совещанием по регулированию уличного движения: приказ Главного управления Рабоче-крестьянской милиции от 16 декабря 1931 года. *Сборник приказов и циркуляров Главного управления РКМ при СНК РСФСР*. 1931. № 17.

77. О создании комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения / Постановление Совета Министров СССР от 2 февраля 1976 года № 812. URL: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/sovmin/postsovmin.htm>.

78. Об обучении учащихся старших классов средних общеобразовательных школ автоделу: постановление Совета Министров СССР от 14.01.1969 г. № 44. URL: http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_6985.htm.

79. Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте: постановление Совета Министров СССР № 793 1959 года. *Собрание законов СССР*. 1975. Т 8. С. 232.

80. Опорний конспект з курсу «Теорія держави і права». URL: <http://raem.ru/diskivcomm.php>.

81. От городского до инспектора ГИБДД: иллюстрированная история службы / автор-сост. В.И Суковицын. М.: Изд-во «Вариант», 2002. 287 с.

82. Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции Народного комиссариата внутренних дел СССР: постановление СНК СССР от 3 июля 1936 года № 1182. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР*. 1936. № 36. Ст. 318-б.

83. Положення про Управління патрульної поліції: затверджене наказом Національної поліції України від 13.09.2017 № 4384. URL: patrol.police.gov.ua.

84. Правила движения по улицам и дорогам СССР. Издательство: М.: Автотрансиздат, 1960. 126 с.

85. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. *Офіційний вісник України*. 2001. № 17. Ст. 719.

86. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Ст. 556.

87. 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.

88. Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам: Указ Президента України від 17 червня 2008 року № 556. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/556/2008>.

89. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.

90. Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні: Закон України від 16 листопада 1992 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 1. Ст. 1.

91. Про забезпечення організації дорожнього руху та нагляду за станом автомобільних шляхів і вулиць: наказ МВС України від 25 грудня 1991 р. № 572. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe.

92. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: спільний наказ МВС України, МОН України, Мінінфраструктури, Мінсоцполітики України від 05.04.2016 № 255/369/132/344. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0672-16>.

93. Про затвердження Інструкції з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів: наказ МВС України від 29.11.2007. № 451. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1339-07>.

94. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15>.

95. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та

швидкість реакції: спільний наказ МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15>.

96. Про затвердження Інструкції про порядок обліку транспортних засобів: наказ МВС України від 30.05.1992 № 332. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0109-95>.

97. Про затвердження Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 231-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/231-2018>.

98. Про затвердження Положення про акредитаційну комісію з державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та Положення про атестаційну комісію з атестації спеціалістів закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів: наказ МВС України від 18.02.2016 № 115 (із змінами, внесеними наказом МВС від 23.05.2016 № 408). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0322-16>.

99. Про затвердження Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції України від 06.11.2015 № 73. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/faq/normat-pravova-baza-diyalnosti-patruлноyi-politsiyi>.

100. Про затвердження Положення про Департамент превентивної діяльності: наказ Національної поліції України від 27.11.2015 № 123. URL: <http://www.sai.gov.ua/.../informaciina%20kartka>.

101. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п>.

102. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 878. *Офіційний вісник України*. 2015. № 89. С. 43.

103. Про затвердження Положення про органи безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України: наказ Міністерства оборони України від 01.11.1999 № 330. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0804-99/paran16#16>.

104. Про затвердження Положення про проведення Всеукраїнських змагань загонів юних інспекторів руху та гри команд Клубу веселих та найкмітливіших юних інспекторів руху: спільний наказ МВС України, МОН України, Мінсоцполітики України від 23.05.2016 № 409/552/547. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0818-16>.

105. Про затвердження Положення про проведення Всеукраїнського дитячого творчого конкурсу «Молоде покоління з безпеки дорожнього руху»: спільний наказ МВС України, МОН України від 12.05.2016 № 379/496. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0810-16>.

106. Про затвердження Положення про службу безпеки дорожнього руху Національної гвардії України: наказ МВС України від 13.06.2017 № 494. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0818-17>.

107. 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: постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1103 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-п>.

108. Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод: постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/538-2005-п>.

109. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1086. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1086-2008-п>.

110. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках: постанова

Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1102. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1102-2008-п>.

111. Про затвердження Правил дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 31.12.1993 № 1094. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-п>.

112. Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів: постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 456. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/456-98-п>.

113. Про затвердження складу Робочої групи з виконання вимог міжнародних угод у сфері перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом: наказ Міністерства інфраструктури України від 16.05.2017 № 180. URL: <https://mtu.gov.ua/files/наказ%20180.pdf>.

114. Про заходи щодо розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року: наказ Міністерства Інфраструктури України від 21.12.2015 № 548. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/358.html>.

115. Про інформацію: Закон України від 02.10.1992 № 2657-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 48. Ст. 650-651. URL: zakon.rada.gov.ua/laws/show/2657-12/ed20110106.

116. Про Кабінет Міністрів України: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 13. Ст. 222. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/794-18>.

117. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1997. № 24. Ст. 170. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр>.

118. Про Національну поліцію: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40-41. Ст. 379. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

119. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху: Указ Президента України від 20.11.2007 № 1121/2007. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1121/2007>.

120. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 1. Ст. 1. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.

121. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-п/para32>.

122. Про організацію роботи позаштатних співробітників Державтоінспекції: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 20.08.1993 № 512. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG128.html.

123. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України від 19.12.2017 № 2249-VIII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/875-12> (дата звернення 12.08.2017).

124. Про підвищення безпеки руху у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах: постанова Ради Міністрів СРСР від 29.11.1967 № 1029. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online>.

125. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України: постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/341-97-п>.

126. Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті: Указ Президента України від 06.04.2011 № 387. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/387/2011>.

127. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

128. Про проведення навчання, підвищення кваліфікації та перевірки знань посадових осіб з питань безпеки життєдіяльності: наказ МОН України від 26.11.2015 № 1239. URL: <http://osvita.ua/legislation/other/48719>.

129. Про рекламу: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 39. Ст. 181. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/270/96-вр>.

130. Про створення Республіканської комісії по забезпеченню безпеки дорожнього руху: постанова Ради Міністрів УРСР від 05.10.1985 № 366. URL: zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-85-п.

131. Про схвалення Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктах і залізничних переїздах на 2003-2007 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.01.2003 № 56-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/56-2003-р>.

132. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 480-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/244313517>.

133. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-р>.

134. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-р>.

135. Про телебачення і радіомовлення: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 10. Ст. 43. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3759-12>.

136. Про транспорт: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. ст. 446. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>.

137. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону: Закон України від 22.06.2000 № 1835-III. URL: zakon.rada.gov.ua/go/1835-14.

138. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 № 833. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-п>.

139. Проблема національного масштаба. М., 2005. 100 с.

140. Програма «Безпечне місто 2017-2019 роки». URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ZI160309.html.

141. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху від 14.11.2017 № 7286. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc>.

142. Проневич О.С. Європейська правова парадигма забезпечення безпеки дорожнього руху. *Проблеми підвищення рівня безпеки комфорту та культури дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (Харків, 16-17 квітня 2013 р.). Харків, 2013. С. 17-18.

143. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / Харк. ун-т внутр. справ. Х., 2004. 508 с.

144. Развадовський В.Й. Система адміністративно-правового регулювання правовідносин у транспортній сфері. *Вісник національного університету внутрішніх справ*. 2004. Вип. 25. С. 91-100.

145. Резолюція Генеральної асамблеї ООН від 14.04.2004 № 58/289 «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху». URL: [avtourist-ua.ru/consersiya.html](http://avtourist.ua.ru/consersiya.html) (дата звернення 21.03.2018).

146. Сайт «Гордон»: Кабінет Міністрів України затвердив програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху. URL: <http://gordonua.com/ukr/news/politics/kabmin-ukrajini-zatverdiv-programu-pidvishchennja-rivnja-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-243108.html>.

147. Сайт Інтернет-мережі – AutoTime: Водіння автомобіля у Великобританії. URL: <http://autotime.in.ua/vozhdenie-avtomobilya-v-velikobritanii>.

148. Сайт Інтернет-мережі – LIKENNETURVA: Просвіта в області безпеки дорожнього руху. URL: <https://www.liikenneturva.fi/en/liikenneturva-porusski>.

149. Сайт Інтернет-мережі – Аналітичний портал «Слово и дело»: Статистика ДТП: в Україні самая высокая смертность на дорогах среди всех стран Европы. URL: <https://ru.slovoidilo.ua/2017/05/04/infografika/obshhestvo/statistika-dtp-ukraine-samaya-vysokaya-smertnost-dorogax-vsex-stran-evropy>.

150. Сайт Інтернет-мережі – Синьхуа Новості. URL: http://russian.news.cn/2017-09/06/c_136586804.htm.

151. Сайт Інтернет-мережі – ТСН: Пам'ятка для заядлих курців: правила паління в 25 країнах світу. URL: <https://ru.tsn.ua/tsikavinki/pamyatka-dlya-zayadlyh-kurilshchikov-pravila-kureniya-v-25-stranah-mira-1.html>.

152. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2002. 20 с.

153. Сачовська О.Р. Переконавання як інструмент державного управління. URL: http://www.rusnauka.com/18_APSN_2014/Gosupravlenie/2_171648.doc.htm.

154. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: підручник / пер. з рос. Х.: Консум, 2008. 656 с.

155. Смородина В.А. Организационно-правовые основы пропаганды безопасности дорожного движения: дисс. ... канд. юрид наук: 12.00.14. Санкт-Петербург, 2007. 226 с.

156. Советское административное право: учеб. / под ред. Р.С. Павловского. К.: Вища школа, 1986. 416 с.

157. Совместный транспортный научно-исследовательский центр ОЭСР. Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/08targetssummaryru.pdf>.

158. Сопільник Л.І. Поняття і характеристика профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2012. Випуск 9. С. 8-13. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzlubp_2012_9_4.

159. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... д-ра. юрид. наук: 12.00.07. Харк. ун-т внутр. справ. Х., 2012. 422 с.

160. Сопільник Л.І. До питання про адміністративно-правовий статус суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/45345/%CB>.

161. Соціологічний центр опитування громадян Разумкова. URL: razumkov.org.ua/.../stavlennia-hromadian-ukrainy-do-suspil.

162. Стариков Ю.Н. Административное право: сущность, проблемы реформы и новая система. *Известия вузов. Правоведение*. 2000. № 5. С. 3–24.

163. Статистика ДТП в Финляндии. URL: <http://yourfinland.ru/content/statistika-dtp-v-finlyandii>.

164. Статистика по ДТП у світі. URL: <http://pro-spo.ru/obshhestvo-i-it/4566-statistika-po-dtp-v-mire>.

165. Стахов А.И. Органы обеспечения безопасности как субъекты административного права. *Вестник Московского университета МВД России*. 2007. № 2. С. 40–43.

166. Стеценко С.Г. Адміністративне право України: навч. посіб. К.: Атіка, 2007. 624 с.

167. Тараненко С.М. Необхідність і завдання реформування законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / С.М. Тараненко, А.О. Собакаръ. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2005. № 1. С. 66-77.

168. Товстуха С.О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 12. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2010_12_11.

169. Трофимов С. Правовые аспекты обеспечения безопасности использования автомобильного транспорта. *Юрист*. 2005. № 8. С. 14–16.

170. Тюфанова Н.В. Аналіз роботи по проведенню пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права*: матеріали V міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2013). Дніпропетровськ, 2013. С. 137–139.

171. Тюфанова Н.В. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху. *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Дніпропетровськ, 2014). Дніпропетровськ, 2014. С. 107–110.

172. Тюфанова Н.В. Міжнародні стандарти у сфері безпеки дорожнього руху. *Міжнародні стандарти у галузі прав людини: реалізації та перспективи українського законодавства*: програма круглого столу (м. Дніпропетровськ, 2012). Дніпропетровськ, 2012. С. 8.

173. Тюфанова Н.В. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. Спецвипуск. К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2014. С. 203–210.

174. Тюфанова Н.В. Принципи здійснення профілактичної діяльності підрозділами ДАІ. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права*: матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2014). Дніпропетровськ, 2014. С. 84–85.

175. Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху як засіб попередження дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2013). Донецьк, 2013. С. 290-293.

176. Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки*. Спецвипуск. К.: Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2012. С. 168–174.

177. Тюфанова Н.В. Сучасні форми забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 4. С. 180–187.

178. Тюфанова Н.В. Участь громадського суспільства в попередженні дорожньо-транспортних пригод. *Тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених* (м. Дніпропетровськ, 2015). Дніпропетровськ, 2015. С. 235–237.

179. Удосконалення взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки. URL: <http://bo0k.net/index.php?p=achapter&bid=4466&chapter=1>.

180. Українська радянська енциклопедія / за ред. М. Бажан. Київ: Поліграфкнига, 1982. Т. 9. 560 с.

181. Управленческие процедуры / Бачило И.Л., Васильев А.С., Воробьев Н.Ф., Давитнидзе И.Л., и др.; отв. ред.: Лазарев Б.М. М.: Наука, 1988. 272 с.

182. Федотова Л.Н. Социология рекламной деятельности: учебник. М.: Гардарики, 2002. 272 с.

183. Фомін Ю.В. Органи внутрішніх справ України в системі публічної адміністрації: адміністративно-правові засади: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харк. нац. ун-т внутр. справ. Х., 2012. 227 с.

184. Хом'як Я.І. Історичні аспекти формування та діяльності органів ДАІ. *Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини*. 2002. Випуск 10. С. 97-100.

185. Хом'як Я.І. Становлення та розвиток органів Державної автомобільної інспекції України. Львів: Піраміда, 2000. 62 с.

186. Хропанюк В.Н. Теория государства и права: учеб. пособ. для высш. учеб. завед. / под ред. В.Г. Стрекозова. М., 1995. 377 с.

187. Циркуляр ГУ РКМ № 36 1932 г. «О мероприятиях по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения». *Сборник приказов и циркуляров ГУ РКМ при СНК РСФСР*. 1932. № 16-17.

188. Циркуляр Наркомата Внутренних Дел № 454 от 16 сентября 1930 г. «О мероприятиях по усилению охраны безопасности уличного движения». *Бюллетень НКВД РСФСР*. 1930. № 30.

189. Чичерена М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2000. 146 с.

190. Шахриманьян И.К. Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения: учебное пособ. М., 1979. 140 с.

191. Шахриманьян И.К. Безопасность дорожного движения. М.: Академия МВД СССР, 1979. 168 с.

192. Шахриманьян И.К. Теоретические и организационные вопросы пропаганды безопасности дорожного движения. М., 1975. 120 с.

193. Швець З. Оцінка думки громади міста Вінниця щодо діяльності місцевої поліції: звіт за результатами соціологічного дослідження / З. Швець, В. Семенюк, Ю. Белоусов. К., 2017. 35 с.

194. Шевченко А.Є. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. *Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (Донецьк, 17-18 листопада 2011 р.)*: зб. наук. праць. Д., 2011. С. 18-20.

195. Шевченко Л.В. Публічне адміністрування у сфері цивільного захисту населення: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 2012. 244 с.

196. Щербаченко В.О. Махнуша С.М. Аналіз соціальної реклами як інструменту маркетингового впливу на суспільство. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/28560/1/Mahnusha>.

197. Юридична енциклопедія: в 6 т. Т. 1: А-Г / ред. Ю.С. Шемшученко. К.: Укр. енцикл. ім. М.П. Бажана, 1998. 672 с.

198. Юридична енциклопедія: в 6 т. Т. 3 / за ред. Ю.С. Шемшученко. К.: Укр. енцикл. 2001. 792 с.

199. Якубенко Н.В. Политика безопасности и сущность антропотехнической системы «дорожное движение» (социально-правовой и технический аспект). Тюмень: Вектор-Бук, 2000. 250 с.

200. Ярмакі Х.П. Адміністративно-наглядова діяльність міліції в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук: спец. 12.00.07. Х., 2006. 438 с.

201. Davydova N.V. Administrative and legal enforcement mechanism of propagation of safety of road transport. *Международный научно-практический журнал «Leges et Vita»*. 2017. С. 50-54.

202. USTAWA z dnia 6 czerwca 1997 r., Kodekskarny. *Kancelaria Sejmu s. 1/125*. URL: https://mojepanstwo.pl/dane/dziennik_ustaw/ustawa-kodeks-karny.

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. Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки.* 2012. Спецвипуск. С. 168-174.

2. Тюфанова Н.В. Сучасні форми забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.* 2013. № 4. С. 180-187.

3. Тюфанова Н.В. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки.* 2014. Спецвипуск. С. 203-210.

4. Давидова Н.В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. *Науковий вісник публічного та приватного права: Збірник наукових праць.* 2016. Випуск 2. Ч. 3. С. 88-92.

5. Davydova N.V. Administrative and legal enforcement mechanism of propagation of safety of road transport. *Leges et Viata.* 2017. С. 50-54.

6. Давидова Н.В. Метод переконання як механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право».* 2018. Випуск 50. Т. 3. С. 184-189.

7. Давидова Н.В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права.* 2019. Випуск 2. С. 134-138.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Тюфанова Н.В. Адміністративно-правовий режим забезпечення безпеки

дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2011 р.)*. Донецьк, 2011. С. 134-136 (очна участь).

9. Тюфанова Н.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в Російській Федерації. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали III міжнародної наукової конференції (м. Дніпропетровськ, 2011)*. Дніпропетровськ, 2011. Т. 1. С. 87-89 (очна участь).

10. Тюфанова Н.В. Щодо сучасного стану забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2012)*. Донецьк, 2012. С. 136-138 (очна участь).

11. Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху як засіб попередження дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції (м. Донецьк, 2013)*. Донецьк, 2013. С. 290-293 (заочна участь).

12. Тюфанова Н.В. Аналіз роботи з проведення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали V міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2013)*. Дніпропетровськ, 2013. С. 137-139 (очна участь).

13. Тюфанова Н.В. Принципи здійснення профілактичної діяльності підрозділами ДАІ. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2014)*. Дніпропетровськ, 2014. С. 84-85 (очна участь).

14. Тюфанова Н.В. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху. *Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції*

(м. Дніпропетровськ, 2014). Дніпропетровськ, 2014. С. 107-110 (очна участь).

15. Тюфанова Н.В. Участь громадського суспільства в попередженні дорожньо-транспортних пригод. *Тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 2015)*. Дніпропетровськ, 2015. С. 235-237 (очна участь).

16. Давидова Н.В. Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху». *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали IX міжнародної наукової конференції (м. Дніпро, 2017)*. Дніпро, 2017. С. 12-13 (очна участь).

17. Давидова Н.В. Удосконалення законодавства щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 2017)*. Кривий Ріг, 2017. С. 71-75 (очна участь).

**Акти про впровадження
результатів дисертаційного дослідження**

ЗАТВЕРДЖУЮ

Ректор
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ



А.Є. Фоменко

« ___ » _____ 2019

АКТ

« ___ » _____ 2019

м. Дніпро

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право Давидової Наталії Валентинівни на тему: «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні» у навчальну та науково-дослідну діяльність Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ основних результатів

Акт складено комісією у складі: Юнін О.С. (голова) – доктор юридичних наук, доцент, директор Навчально-наукового інституту заочного навчання та підвищення кваліфікації; Собакарь А.О. – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри тактико-спеціальної підготовки; Жбанчик А.В. – кандидат юридичних наук, декан факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності.

Комісією було проведено роботу по визначенню фактичного впровадження результатів наукового дослідження Давидової Н.В. у навчальний процес та науково-дослідну діяльність Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

Комісія розглянула наукові публікації Давидової Н.В.: Тюфанова Н.В. Адміністративно-правовий режим забезпечення безпеки дорожнього руху. / Тюфанова Н.В. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції. Донецьк, 2011. – С. 134-136; Тюфанова Н.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в Російській Федерації. / Тюфанова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали III міжнародної наукової конференції. Том 1. Дніпропетровськ, 2011. – С. 87-89; Тюфанова Н.В. Міжнародні стандарти у сфері безпеки дорожнього руху. / Тюфанова Н.В. // Міжнародні стандарти у галузі прав людини: реалізації та перспективи українського законодавства. Програма круглого столу. Дніпропетровськ, 2012. – С. 8; Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху як засіб попередження дорожньо-транспортних

пригод. / Тюфанова Н.В. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції. Донецьк, 2013. – С. 290-293; Тюфанова Н.В. Аналіз роботи по проведенню пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. / Тюфанова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали V міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених. Дніпропетровськ, 2013. С. 137-139; Тюфанова Н.В. Принципи здійснення профілактичної діяльності підрозділами ДАІ / Тюфанова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених. – Дніпропетровськ, 2014. – С. 84-85; Тюфанова Н.В. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху. Тюфанова Н.В. // Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. Дніпропетровськ, 2014. - С. 107-110; Тюфанова Н.В. Участь громадського суспільства в попередженні дорожньо-транспортних пригод. / Тюфанова Н.В. // Тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених. Дніпропетровськ, 2015. - С. 235-237; Давидова Н.В. Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху». / Давидова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали IX міжнародної наукової конференції. Дніпропетровськ, 2017. – С. 28-30; Давидова Н.В. Удосконалення законодавства щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. / Давидова Н.В. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції. - Кривий Ріг, 2017. – С. 71-75; Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. / Н. В. Тюфанова // Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Спецвипуск. – К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2012. – С. 168-174; Тюфанова Н. В. Сучасні форми забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні / Н. В. Тюфанова // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2013. № 4. - С. 180-187; Тюфанова Н.В. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. / Н. В. Тюфанова // Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Спецвипуск. – К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2014. – С. 203-210; Давидова Н.В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. / Давидова Н.В. // Науковий вісник публічного та приватного права: Збірник наукових праць. Випуск 2 ч. 3. К.: Науково-дослідний інститут публічного права, 2016. – С. 88-92; Давидова Н.В. Administrative and legal enforcement mechanism of propagation of safety of road transport / Давидова Н.В. // Международный научно-практический журнал «Legea si Viata». Республіка Молдова, 2017. С. 50–54; Давидова Н.В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. Науковий вісник публічного та приватного права. 2019. Випуск 2. С. 134-138; Давидова Н.В. Метод переконання як механізм

забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 50. Т. 3. С. 184-189.

За результатами проведеної роботи комісією встановлено: сформульовані у наукових працях висновки та пропозиції щодо адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні використовуються під час підготовки навчально-методичних комплексів та проведення лекційних та семінарських занять з навчальних дисциплін «Адміністративна відповідальність», «Адміністративна діяльність Національної поліції», «Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції превентивної діяльності», «Взаємодія підрозділів Національної поліції з громадськістю», «Запобігання адміністративним правопорушенням Національною поліцією», «Профілактична робота поліції превентивної діяльності».

Голова комісії:



О.С. Юдин

Члени комісії:

А.О. Собакарь

А.В. Жбанчик

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор Департаменту
громадського порядку і цивільного
захисту Дніпровської міської ради



О. В. Чудновський
2018 р.

« _ » _____ 2018 р.

м. Дніпро

№ _____

Про впровадження у практичну діяльність Департаменту громадського порядку і цивільного захисту Дніпровської міської ради основних результатів дисертації Давидової Наталії Валентинівни «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні», поданої на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право.

Департаментом громадського порядку і цивільного захисту Дніпровської міської ради для апробації та впровадження у практичну діяльність отримано матеріали дисертаційного дослідження Давидової Н. В. «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні». Зокрема, обґрунтовані пропозиції щодо: вдосконалення адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху; внесення змін та доповнень до законів України «Про дорожній рух», «Про Національну поліцію», Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також Положення про Департамент патрульної поліції Національної поліції України, у частині, що стосується надання повноважень щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху; адаптації вітчизняного законодавства з питань пропаганди безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, який сприятиме вдосконаленню управлінської діяльності щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху з урахуванням практики та стандартів ЄС.

Наразі, основні результати дисертаційного дослідження «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні», підготовленого Н. В. Давидовою, містять правові, теоретичні та організаційні засади діяльності державних органів, органів виконавчої влади та

місцевого самоврядування, правоохоронних органів, засобів масової інформації, громадських організацій у частині, що стосується забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. Окрім цього, пропозиції, викладені у науковому дослідженні Н. В. Давидової, будуть враховані під час підготовки Програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху у м. Дніпро на період до 2020 року.

Відповідно, теоретичні та практичні результати науково-дослідної роботи Н. В. Давидової «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні» свідчать про актуальність та практичну значимість виконаного дослідження.

**Заступник директора Департаменту
громадського порядку і цивільного
захисту Дніпровської міської ради**


Д. М. Зимний

**Заступник директора Департаменту
громадського порядку і цивільного
захисту Дніпровської міської ради**


Д. В. Редька

ЗАТВЕРДЖУЮ
Ректор
Дніпровського гуманітарного
університету

О.О. Кисельов
«14» березня 2019
м. Дніпро

АКТ

«14» березня 2019

м. Дніпро

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право Давидової Наталії Валентинівни на тему: «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні» у навчальну та науково-дослідну діяльність Дніпровського гуманітарного університету

Акт складено комісією у складі:

1. Макушев Петро Васильович (голова) – доктор юридичних наук, професор, декан юридичного факультету;
2. Хрідочкін Андрій Вікторович – кандидат історичних наук, доцент, завідувач кафедри загально-правових дисциплін;
3. Лабенська Лілія Леонідівна – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри загально-правових дисциплін.

Комісією було проведено роботу по визначенню фактичного впровадження результатів наукового дослідження Давидової Н.В. у навчальний процес та науково-дослідну діяльність Дніпровського гуманітарного університету.

Комісія розглянула наукові публікації Давидової Н.В.:

1. Тюфанова Н.В. Адміністративно-правовий режим забезпечення безпеки дорожнього руху. / Тюфанова Н.В. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції. Донецьк, 2011. – С. 134-136;
2. Тюфанова Н.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху: досвід реформування в Російській Федерації. / Тюфанова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали III міжнародної наукової конференції. Том 1. Дніпропетровськ, 2011. – С. 87-89;
3. Тюфанова Н.В. Міжнародні стандарти у сфері безпеки дорожнього руху. / Тюфанова Н.В. // Міжнародні стандарти у галузі прав людини:

- реалізації та перспективи українського законодавства. Програма круглого столу. Дніпропетровськ, 2012. – С. 8;
4. Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху як засіб попередження дорожньо-транспортних пригод. / Тюфанова Н.В. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Матеріали VIII міжнародної науково-практичної конференції. Донецьк, 2013. – С. 290-293;
 5. Тюфанова Н.В. Аналіз роботи по проведенню пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. / Тюфанова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали V міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених. Дніпропетровськ, 2013. С. 137-139;
 6. Тюфанова Н.В. Принципи здійснення профілактичної діяльності підрозділами ДАІ / Тюфанова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали IV міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених. – Дніпропетровськ, 2014. – С. 84-85;
 7. Тюфанова Н.В. Міжнародний досвід пропаганди безпеки дорожнього руху. Тюфанова Н.В. // Правова держава: історія, сучасність та перспективи формування в Україні. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції. Дніпропетровськ, 2014. - С. 107-110;
 8. Тюфанова Н.В. Участь громадського суспільства в попередженні дорожньо-транспортних пригод. / Тюфанова Н.В. // Тези доповідей III міжнародного форуму студентів, аспірантів і молодих вчених. Дніпропетровськ, 2015. - С. 235-237;
 9. Давидова Н.В. Визначення поняття «пропаганда безпеки дорожнього руху». / Давидова Н.В. // Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права. Матеріали IX міжнародної наукової конференції. Дніпропетровськ, 2017. – С. 28-30;
 10. Давидова Н.В. Удосконалення законодавства щодо забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. / Давидова Н.В. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції. - Кривий Ріг, 2017. – С. 71-75;
 11. Тюфанова Н.В. Пропаганда безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. / Н. В. Тюфанова // Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Спецвипуск. – К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2012. – С. 168-174;
 12. Тюфанова Н. В. Сучасні форми забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні / Н. В. Тюфанова // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2013. № 4. - С. 180-187;
 13. Тюфанова Н.В. Нормативно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні. / Н. В. Тюфанова // Держава і

- право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Спецвипуск. – К.: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2014. – С. 203-210;
14. Давидова Н.В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. / Давидова Н.В. // Науковий вісник публічного та приватного права: Збірник наукових праць. Випуск 2 ч. 3. К.: Науково-дослідний інститут публічного права, 2016. – С. 88-92;
 15. Давидова Н.В. Administrative and legal enforcement mechanism of propagation of safety of road transport / Давидова Н.В. // Международный научно-практический журнал «Leges et Viata». Республіка Молдова, 2017. С. 50–54;
 16. Давидова Н.В. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання пропаганди безпеки дорожнього руху. Науковий вісник публічного та приватного права. 2019. Випуск 2. С. 134-138;
 17. Давидова Н.В. Метод переконання як механізм забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2018. Випуск 50. Т. 3. С. 184-189.

За результатами проведеної роботи комісією встановлено: сформульовані у наукових працях висновки та пропозиції щодо адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні використовуються під час підготовки навчально-методичних комплексів та проведення лекційних та семінарських занять з навчальних дисциплін «Адміністративна відповідальність», «Адміністративне право».

Голова комісії:



П.В. Макушев

Члени комісії:



А.В. Хрідочкін

Л.Л. Лабенська

АНКЕТА

У зв'язку з проведенням наукового дослідження щодо адміністративно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні просимо Вас взяти участь у соціологічному опитуванні, що проводиться з метою підготовки рекомендацій з удосконалення його правового регулювання.

Анкета анонімна. Результати, отримані під час анкетування, будуть використовуватися в узагальненому вигляді лише з науковою метою.

1. Яку категорію посад Ви займаєте?

- старший і середній начальницький склад;
- рядовий і молодший склад;
- вільнонайманий персонал.

2. Ваша освіта?

- вища;
- середня професійна;
- загальна середня.

3. Стаж роботи?

- від 5 до 10 років;
- від 10 до 20 років;
- до 5 років.

4. Чи потребують, на Вашу думку, закони і нормативно-правові акти, які регламентують діяльність у напрямі забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, удосконалення?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

5. Чи потребує, на Вашу думку, Закон України «Про Національну поліцію» у частині, що стосується забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, удосконалення?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

6. Чи вважаєте Ви доповнення Закону України «Про дорожній рух» визначенням поняття, цілей та форм пропаганди безпеки дорожнього руху, актуальним?

- так;

- ні;
- інше.

7. Чи вважаєте Ви, що досягнення позитивного результату у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху можливе лише за умови дотримання нормативно затвердженої системи пропагандистської діяльності, яка уособлює єдині поняття, принципи, методичні підходи?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

8. Чи вважаєте Ви доцільним вивчення та імплементацію у вітчизняне законодавство позитивного зарубіжного досвіду забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

9. Чи вважаєте Ви, що підвищення ефективності пропаганди безпеки дорожнього руху можливе завдяки скоординованості і взаємодоповнюваності дій, здійснюваних на різних рівнях, а також відсутності дублювання функцій?

- так;
- ні;
- можливе за умов кардинального реформування системи.

10. Чи потребує, на Ваш погляд, внесення змін Кодекс України про адміністративні правопорушення?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

11. Чи вважаєте Ви доцільним закріплення на законодавчому рівні пропагандистського супроводу тільки-но прийнятих нормативно-правових актів у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

12. Чи на достатньому рівні організовано систему навчання та підвищення кваліфікації працівників у даному напрямі діяльності?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

13. Чи на достатньому рівні організовано систему практичних занять працівників, які забезпечують пропаганду безпеки дорожнього руху, у дитячих садочках, школах?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

14. Чи є актуальним сьогодні, на Ваш погляд, розроблення та затвердження поетапного плану адаптації вітчизняного законодавства з питань пропаганди безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, який сприятиме вдосконаленню державно-управлінської діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням практики та стандартів ЄС, а також формуванню позитивного іміджу України як привабливої транзитної та туристичної держави?

- так;
- ні;
- важко відповісти.

Аналітична довідка за результатами соціологічного опитування, проведеного серед працівників Національної поліції України

Під час опитування працівників Національної поліції України нами було поставлено за мету з'ясувати: проблемні питання у напрямі забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху; ефективність нормативно-правової бази, яка регламентує даний напрям діяльності; рівень професійної підготовки працівників, які безпосередньо забезпечують пропаганду безпеки дорожнього руху; дієві шляхи удосконалення нормативно-правового забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в сучасних умовах.

Анкета складалася із 14 запитань. Запитання в анкеті формулювалися таким чином, щоб отримати оптимальну інформацію за вищезазначеними позиціями.

Зокрема, нами опитано 135 респондентів: 57 – у Дніпропетровській, 44 – у Київській, 34 – у Харківській областях.

Акцентуємо увагу, що 50% респондентів-учасників анонімного анкетування, відносяться до категорій старшого і середнього начальницького складу; 45% – рядового і молодшого складу, 5% – працівники вільного найму. Що стосується рівня освіти, то у даному напрямі прослідковується така тенденція: 45% учасників мають вищу освіту, 43,7% – середню професійну, 11,3% – загальну середню.

Більше 30% опитуваних мають стаж проходження служби від 5 до 10 років, 18,9% – від 10 до 20 років; 51,1% – до 5 років.

Закони і нормативно-правові акти, які регламентують діяльність у напрямі забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, оцінюють на відмінно – 21%, добре – 34,6%, потребує удосконалення – 33,4%, незадовільно – 11%.

На запитання «Чи потребує, на Вашу думку, Закон України «Про Національну поліцію» у частині, що стосується забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху, удосконалення?» 52% респондентів відповіли так, 48% – ні.

76% опонентів підтримують необхідність доповнення Закону України «Про дорожній рух» визначенням поняття, цілей та форм пропаганди безпеки дорожнього руху, і лише 14% респондентів визнають чинний закон максимально ефективним.

Більшість із учасників опитування – 78% – підтримують позицію, що досягнення позитивного результату у напрямі пропаганди безпеки дорожнього руху можливе лише за умови дотримання нормативно затвердженої системи пропагандистської діяльності, яка уособлює єдині поняття, принципи, методичні підходи, і лише 22% проти даного рішення.

На питання «Чи вважаєте Ви доцільним вивчення та імплементацію у вітчизняне законодавство позитивного зарубіжного досвіду забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху» 68% відповіли так, 20% – ні, 12% – важко відповісти. Цікавим є варіант відповіді на запитання про те, що підвищення

ефективності пропаганди безпеки дорожнього руху можливе лише завдяки скоординованості і взаємодоповнюваності дій, здійснюваних на різних рівнях, а також відсутності дублювання функцій. «Так» відповіли – 49%, «ні» – 24%, можливе за умов кардинального реформування системи – 27%.

Одностайність поглядів простежується при відповіді на запитання «Чи потребує, на Ваш погляд, внесення змін Кодекс України про адміністративні правопорушення» – 89% (так) і лише 11% (ні). Аналогічна тенденція і щодо відповіді на наступне запитання. 87% вважають доцільним закріплення на законодавчому рівні пропагандистського супроводу тільки-но прийнятих нормативно-правових актів у напрямі забезпечення безпеки дорожнього руху, 13% (ні).

Що стосується безпосередньої професійної діяльності, опитані висловили незадоволення щодо існуючого рівня організації системи навчання та підвищення кваліфікації працівників, особливо після реорганізації – 63%; 24% респондентів все влаштовує і 11% важко відповісти.

Дещо інша тенденція при відповіді на запитання «Чи на достатньому рівні організована система практичних занять працівників, які забезпечують пропаганду безпеки дорожнього руху, у дитячих садочках, школах?». Так – 58%, ні – 36%, важко відповісти – 6%.

Актуальність розроблення та затвердження поетапного плану адаптації вітчизняного законодавства з питань пропаганди безпеки дорожнього руху до законодавства Європейського Союзу, який сприятиме вдосконаленню державно-управлінської діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням практики та стандартів ЄС, а також формуванню позитивного іміджу України як привабливої транзитної та туристичної держави підтримують 77% респондентів, не підтримує – 23%.