

**Микола Миколайович ГРИБАН***(Харківський національний університет внутрішніх справ, м. Харків)*

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ**

*У статті наголошено на тому, що в більшості провідних держав світу функціонують досить ефективні системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Акцентовано увагу на необхідності вдосконалення напрямку безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів.*

*Наголошено на необхідності функціонування в Україні органу подібного до Французького агентства з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проєктів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому цілей сталого розвитку.*

**Ключові слова:** зарубіжний досвід, безпека, автомобільний транспорт загального користування, державний нагляд, контроль.

**Постановка проблеми.** Вдосконалення системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування нерозривно пов'язане із органічним втіленням найкращих практик у царині зарубіжного досвіду, що дозволяє вдосконалити апробовані часом та практикою процедурні аспекти здійснення відповідного нагляду (контролю), розширити розуміння причин виникнення дорожньо-транспортних пригод та виокремити передові, у тому числі з використанням передових цифрових та технологічних рішень, напрямки вдосконалення сфери безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

У вітчизняній науковій думці окремим проблемним аспектам державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування приділялась увага різними науковцями. Зокрема, до цієї проблематики звертались О. Ф. Андрійко, О. М. Бандурка, Ю. П. Битяк, В. М. Бевзенко, С. С. Вітвіцький, В. М. Гаращук, С. М. Гусаров, А. Т. Комзюк, Р. В. Миронюк, О. М. Музичук, В. В. Сокурєнко та багато інших. Втім,

незважаючи на чималу кількість наукових здобутків, вчені фактично поза своєю увагою залишили проблемні питання зарубіжного досвіду здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

*Мета статті* полягає в тому, щоб визначити особливості втілення у національному законодавстві провідних зразків зарубіжного досвіду здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Для досягнення вказаної мети необхідно вирішити такі завдання: проаналізувати особливості міжнародного співробітництва та функціонування міждержавних утворень у сфері транспортної безпеки; визначити перспективні у вітчизняному контексті напрямки запозичення досвіду Німеччини, США, Франції, Великої Британії, Естонії та Китаю у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Наукова новизна дослідження полягає в тому, що в ньому під новітнім кутом проаналізовано досвід окремих держав світу із наданням авторських пропозицій щодо втілення такого досвіду у вітчизняному адміністративному законодавстві.

**Виклад основного матеріалу.** Аналіз зарубіжного досвіду вважаємо доречним почати з Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, якою визначено «комплексне завдання удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті»<sup>1</sup>.

У межах проголошеного стратегічного завдання важливим є ґрунтовний аналіз як національних стандартів провідних зарубіжних країн, так і окремих засад діяльності їх об'єднань (асоціацій, союзів) у сфері безпеки на транспорті.

Так, Європейська організація дорожнього контролю (Euro Controle Route) була створена з метою ефективної співпраці у здійсненні контрольних заходів при перевезенні вантажів і пасажирів автомобільним транспортом. Ще у 1994 році країни Бенілюксу (Бельгія, Нідерланди та Люксембург) створили робочу групу «Інспекція дорожнього транспорту». Цією ініціативою вони хотіли спільно працювати над організованими на міжнародному рівні та більш ретельними перевітками автомобільного транспорту. Кінцевою метою Бельгії, Нідерландів і Люксембургу було значно підвищити безпеку на європейських дорогах шляхом гармонізації. У 1997 році країни Бенілюксу встановили відносини з Францією, що призвело до підписання 5 жовтня 1999 року відповідними міністрами транспорту Адміністративної угоди. Ця дата ознаменувала офіційний початок Euro

---

<sup>1</sup> Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848/

Contrôle Route. Секретаріат Euro Contrôle Route знаходиться в Брюсселі, у Генеральному секретаріаті Бенілюксу. Тут зустрічаються представники країн, щоб укласти відповідні угоди, покращити навчання правоохоронців та обмінятися інформацією про перевірки та правила<sup>1</sup>.

Подібні міждержавні утворення мають важливе значення у сфері транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі.

Аналізуючи досвід Німеччини, важливо зазначити, що базовим суб'єктом здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування виступає Федеральне міністерство цифрових технологій і транспорту, сама лише назва якого відображає прагнення максимальної цифровізації управління транспортними потоками. Відповідно до даних офіційного сайту виконавча команда Федерального міністерства цифрових технологій і транспорту складається з трьох підрозділів: федерального міністра, парламентських державних секретарів і постійних державних секретарів. Міністерство очолює Міністр. Він призначається Федеральним урядом. Федеральний міністр координує та несе відповідальність за роботу департаменту, який складається з міністерства та загалом 44 виконавчих органів. Він відповідає за всі аспекти німецької дорожньої, залізничної, водної та авіаційної політики, а також за розгортання цифрової інфраструктури. Міністру в його роботі допомагають три державні секретарі парламенту та постійні державні секретарі<sup>2</sup>.

Зважаючи на особливості державного устрою Німеччини, варто також окремо зазначити Конференцію міністрів транспорту, яка є німецьким органом найвищого рівня, що складається з міністрів транспорту федеральних земель і зазвичай відбувається двічі на рік (весна/осінь). Завданнями Конференції є обмін інформацією та досвідом, обговорення питань транспортної політики щодо відносин між федеральними землями та/або відносин між федеральними землями та федеральним урядом, встановлення спільної політики в межах компетенції Федеральних земель або по відношенню до Федерального уряду у формі рішень (обов'язкових для федеральних земель у разі одностайності)<sup>3</sup>.

У контексті здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування важливо також виокремити Службу придорожньої інспекції Федерального управління логістики та мобільності Німеччини, яка проводить перевірки понад 500 000 вантажівок і автобусів на рік. Служба робить важливий внесок у

---

<sup>1</sup> Background // Euro Contrôle Route : сайт. URL: <https://www.euro-contrôle-route.eu/about-us/background/>

<sup>2</sup> About the Ministry // Federal Ministry for Digital and Transport : сайт. URL: <https://bmdv.bund.de/EN/The-Ministry/Responsibilities-Structure/responsibilities-and-structure.html>

<sup>3</sup> About the Ministry // Federal Ministry for Digital and Transport : сайт. URL: <https://bmdv.bund.de/EN/The-Ministry/Responsibilities-Structure/responsibilities-and-structure.html>

підвищення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища, а також у захист ринкових правил у сфері автомобільного транспорту<sup>1</sup>.

У США управління транспортом та формування державної політики у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування покладається на Міністерство транспорту США, місією якого є створення провідної в світі транспортної системи, яка обслуговує американський народ і економіку шляхом безпечного, ефективного, стійкого та справедливого переміщення людей і товарів. Цінності Міністерства представляють керівні принципи, які є основою функціонування Департаменту та визначення його підходів до роботи. Основними пріоритетами Міністерства є забезпечення безпеки подорожуючих, підвищення їх мобільності та сприяння економічному зростанню транспортної системи країни. У Міністерстві працює майже 55 000 людей по всій країні: в офісі міністра транспорту і його операційних адміністраціях і бюро, кожне з яких має власну структуру управління та організаційну структуру<sup>2</sup>.

Окремі дослідники, зокрема і А. О. Чанцева, аналізуючи досвід діяльності патрульної поліції США із забезпечення безпеки на транспорті, виокремлюють такі його характерні риси: «розвинена система автоматизованого контролю швидкості. У багатьох містах США використовують системи електронного контролю швидкості, що дозволяють автоматично фотографувати автомобілі, що порушують правила швидкості; систематична профілактична діяльність. Патрульні поліцейські в США проводять багато профілактичної діяльності, наприклад, зустрічі з учнями шкіл, щоб навчити їх правилам дорожнього руху та попередити можливі порушення; у США багато уваги приділяється здійсненню аналізу статистичних даних. Поліція США веде детальну статистику про аварії та порушення правил дорожнього руху, що дозволяє зрозуміти причини інцидентів та вжити заходів щодо їх попередження; постійне підвищення кваліфікації патрульних поліцейських. Також в США дуже популярна програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch), яка дозволяє мешканцям кварталу співпрацювати з місцевою поліцією для запобігання злочинності та порушень правил дорожнього руху»<sup>3</sup>.

Досліджуючи досвід Великої Британії, варто зазначити, що у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування центральним суб'єктом постає Міністерство транспорту, яке відповідає за: реалізацію політики, керівництво та фінансування місцевих органів влади Англії з метою допомоги їм в

---

<sup>1</sup> Tasks and powers of the Roadside Inspection Service // Federal Logistics and Mobility Office. URL: [https://www.balm.bund.de/EN/Topics/Controls/ControlsRoadsidecontrolServiceRoadTollcontrolService/RoadsideInspectionService/RoadsideInspectionService\\_node.html](https://www.balm.bund.de/EN/Topics/Controls/ControlsRoadsidecontrolServiceRoadTollcontrolService/RoadsideInspectionService/RoadsideInspectionService_node.html).

<sup>2</sup> U.S. Department of Transportation Administrations // U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/administrations>

<sup>3</sup> Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2023. С. 135–136.

управлінні та утриманні власної мережі доріг, покращенні пасажирських і вантажних перевезень та розробці нових основних транспортних схем; інвестування, обслуговування та експлуатацію близько 4300 миль мережі автострад і магістральних доріг в Англії; покращення англійських автобусних послуг шляхом фінансування та регулювання; сприяння розвитку транспорту з меншим вмістом вуглецю, включно з їздою на велосипеді та умов для руху пішоходів; заохочення використання нових технологій, таких як розумний продаж квитків і транспортні засоби з низьким вмістом вуглецю; підтримання високих стандартів безпеки та безпеки на транспорті<sup>1</sup>.

Водночас, на переконання вітчизняних дослідників досліджуваної проблематики, окремим суб'єктом державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування Великої Британії виступає патрульна поліція (англ. Police Patrol) яка «забезпечує порядок і безпеку на вулицях країни, зокрема, контролює дорожній рух і бореться з порушеннями правил дорожнього руху. Головною метою роботи патрульної поліції є забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання вчиненню злочинів на дорозі, а також надання допомоги учасникам дорожнього руху, які потрапили в аварії або потребують допомоги через поломку автомобіля. Поліцейські виступають не тільки як реагуюча сторона, а й займаються проактивною роботою, пропонуючи різноманітні рішення, які допомагають зменшити кількість порушень»<sup>2</sup>.

У контексті аналізу досвіду Франції вважаємо доречним окремо виділити Французьке агентство з фінансування транспортної інфраструктури (Agence de financement des infrastructures de transport de France, The French transport infrastructure financing agency (AFIT France)), яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти фінансуванню великих проектів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому цілей сталого розвитку та згідно з урядовими вказівками. Агентство відповідає як за національні, так і за міжнародні проекти, що передбачені договорами державного регіонального планування. Агентство має власні ресурси близько 4 мільярдів євро на рік. Агентство фінансує інфраструктурні проекти, які розглядаються або на основі державного проектного контракту, або шляхом концесії, або як договори державно-приватного партнерства<sup>3</sup>.

У контексті дієвого планування державної політики із здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування вартої уваги досвід Естонії. Так, Програма безпеки дорожнього руху 2016–2025 є продовженням першої Естонської

<sup>1</sup> Department for Transport // GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about>.

<sup>2</sup> Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2023. С. 136–137.

<sup>3</sup> The French transport infrastructure financing agency (AFIT France) // AFIT France (English). URL: <https://www.afit-france.fr/english-85>.

національної програми безпеки дорожнього руху на 2003–2015 роки. Її було складено як базову програму (розрахована на 10 років) Національного плану розвитку транспорту на 2014-2020 роки. Згідно з Програмою смерть або травмування будь-яких людей під час дорожнього руху неприйнятні. При прийнятті рішень щодо системи дорожнього руху метою на всіх рівнях є забезпечення максимальної безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>.

Важливо також зазначити, що у складі Департаменту транспорту Естонії функціонує окреме Управління профілактики, яке надає інформацію, консультації, поширює навчальні та інформаційні матеріали; протягом року організовує профілактичні кампанії на різні теми безпеки дорожнього руху, щоб підвищити знання учасників дорожнього руху та сформувати їх ставлення, звички безпеки та поведінку<sup>2</sup>.

Ще однією країною світу, що демонструє стрімкий розвиток у сфері управління транспортними потоками, забезпечення їх безпечності та безперебійності, є Китай (Китайська Народна Республіка). Швидка автомобілізація Китаю призвела до значних проблем у сфері безпеки дорожнього руху. Китайські дослідники зазначають, що кількість іноземців, які в'їжджають до Китаю, зросла в 2,4 рази за досліджуваний період, з 10,16 мільйона в 2000 році до 24,33 мільйона в 2008 році. При цьому лише з 2000 по 2008 рік кількість смертельних випадків на дорогах серед іноземців також зросла в 2,5 рази, включаючи 49 повідомлень про летальні випадки у 2008 році<sup>3</sup>.

Щодо суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, то основним таким суб'єктом виступає Міністерство транспорту Китайської Народної Республіки, який є виконавчим органом при Державній раді, відповідальним за автомобільний, водний і повітряний транспорт. У підпорядкуванні Міністерства транспорту є 10 функціональних підрозділів, які мають на меті створити зручну, безперебійну, ефективну, безпечну та інтегровану транспортну систему. До кола основних обов'язків Міністерства належать: формулювання та впровадження планів розвитку, політики та стандартів для галузей автомобільного, водного та повітряного транспорту; планування та координація роботи, пов'язаної з інтегрованою транспортною системою; сприяння сполученню різних видів транспорту; оптимізація схеми транспортування<sup>4</sup>.

Китайські дослідники у своїх роботах торкаються різноманітних сфер впровадження інформаційних технологій у транспорті, а також певних світоглядних, культурних, морально-етичних аспектів публічної служби.

<sup>1</sup> Road Safety Programme 2016–2025 // Estonian Transport Administration. URL: <https://transpordiamet.ee/en/safety-and-supervision/traffic-safety/traffic-safety-programme-2016-2025>.

<sup>2</sup> Prevention Campaigns // Estonian Transport Administration. URL: <https://transpordiamet.ee/en/node/485>.

<sup>3</sup> Zhang X., Xiang H., Wheeler K., Smith G., Stallones L. Road traffic injuries to foreigners in the People's Republic of China, 2000-2008. *Journal of Safety Research*. 2010. № 41 (6). P. 521.

<sup>4</sup> Ministry of Transport of the People's Republic of China // The State Council The People's Republic Of China. [http://english.www.gov.cn/state\\_council/2014/09/09/content\\_281474986284076.htm](http://english.www.gov.cn/state_council/2014/09/09/content_281474986284076.htm).

Так, D. Huang, D. Tang, K. Chow стоять на тому, що сучасні дослідження державного управління Гонконгу не охоплюють трьох нових криз адміністративної системи – кризи посередності, державної служби та метаполітики. Аналіз показує, що, працюючи в парадоксальному контексті, публічним службовцям важко максимізувати свій внесок. Під тиском дилеми «прагнути до досконалості чи дотримуватися краси» багато хто обирає останнє. Таким чином, загальна ефективність багатьох державних установ і державних службовців Гонконгу є неприйнятною. По-друге, через відсутність політичної теорії, яка б по-новому визначила відносини між політичною системою та соціально-економічною системою, а отже, і місію державної служби, багатьом державним службовцям бракує відданості публічній службі. І, по-третє, уряд переформулював свою метаполітику таким чином, що існує ймовірність перевантаження системи, що робить ймовірним непідпорядкування громадян<sup>1</sup>.

**Висновки.** Підбиваючи підсумок даного дослідження, слід зазначити, що в більшості провідних держав світу функціонують досить ефективні системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Не випадково у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року як стратегічний пріоритет зазначене вдосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів.

У дослідженні акцентовано увагу на важливій ролі міждержавних утворень у забезпеченні транспортної безпеки, адже саме уніфікація відповідних стандартів і правил дозволяє зменшити кількість відповідних порушень у разі переміщення на автомобільному транспорті територією іншої країни, що є досить поширеним явищем у сучасному глобалізованому та динамічному просторі. Акцентуємо увагу на необхідності вдосконалення напрямку безпеки на автомобільному транспорті загального користування в ході співпраці країн-учасниць Східного партнерства Європейського Союзу, розробки відповідних напрямків міжнародного співробітництва та спільних проєктів, у тому числі наукових ініціатив та програм задля налагодження спільних досліджень проблем транспортної безпеки, надання грантів та стипендій для підтримки дослідницьких проєктів.

Аналіз досвіду Німеччини дозволив усвідомити провідну роль цифрових технологій у ході здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, сама лише назва Федерального міністерства цифрових технологій і транспорту Німеччини відображає прагнення максимальної цифровізації управління транспортними потоками. З огляду на це досвід Німеччини дозволяє визначити вектор на модернізацію автомобільного транспорту загального користування, його адаптацію до пересування вразливих учасників дорожнього руху, забезпечення використання екологічно чистих

---

<sup>1</sup> Huang D., Tang D., Chow K. Public-administration in Hong-Kong - Crises and prospects. *International journal of public administration*. 1993. № 16 (9). P. 1397.

енергетичних ресурсів, використання інструментів обробки великої кількості нових доступних даних за допомогою інтелектуальних систем, що можливо за рахунок максимальної цифровізації процесів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування.

Аналіз Міністерства транспорту США дозволив виокремити такі перспективні напрямки вдосконалення діяльності вітчизняних суб'єктів державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, як удосконалення інформаційних систем безпеки та технологій комерційних автомобілів, посилення якості обладнання комерційних автотранспортних засобів та стандартів експлуатації; підвищення обізнаності щодо безпеки; реалізація грантових програм планування та експлуатації систем громадського транспорту з урахуванням зручності, вартості та доступності; забезпечення керівництва та формування ресурсної бази для безпечних і технологічно просунутих систем місцевого громадського транспорту з одночасною допомогою в розвитку місцевого та регіонального трафіку.

На основі розгляду популярної у США програма «Сусід-до-сусіда» (Neighborhood Watch) у вітчизняних реаліях вбачається доцільною реалізація всіх нових соціальних ініціатив, спрямованих на взаємодію поліції з населенням на засадах партнерства, у тому числі просвітницького характеру, а також спільних проєктів із розроблення відповідних мобільних додатків, які б забезпечили оперативне та безперебійне інформування поліції про зафіксовані активними громадянами порушення.

Досліджуючи досвід Великої Британії, варто позначити як один із стратегічних пріоритетів розвитку вітчизняного законодавства у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування сприяння Міністерством транспорту Великої Британії розвитку транспорту з меншим вмістом вуглецю, включно з їздою на велосипеді та умов для руху пішоходів; заохочення використання нових технологій, таких як розумний продаж квитків і транспортні засоби з низьким вмістом вуглецю.

На основі діяльності поліції Великої Британії у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування рекомендовано у практиці функціонування органів і підрозділів Національної поліції України втілювати проактивний підхід, який може охоплювати пропозиції щодо вдосконалення різноманітних питань, що впливають на транспортну безпеку, висвітлення даних пропозицій в межах зустрічей з населенням, нарад за участю керівництва центрального та місцевого рівнів, наукових конференцій та круглих столів спільно з вітчизняними науковцями та практиками.

Водночас у контексті аналізу досвіду Франції вважаємо доречним функціонування в Україні органу подібного до Французького агентства з фінансування транспортної інфраструктури, яке є національним державним органом, місія якого полягає в тому, щоб від імені держави сприяти



фінансуванню великих проектів транспортної інфраструктури та мобільності, дотримуючись при цьому цілей сталого розвитку.

Досвід Естонії дозволяє зробити висновок про важливість функціонування у межах Державної служби України з безпеки на транспорті відповідних управлінь (відділів, секторів) профілактики, які надавали б інформацію, консультації, поширювали навчальні та інформаційні матеріали, організовували профілактичні кампанії на різні теми безпеки дорожнього руху.

На основі досвіду Китаю наголошено на необхідності впровадження в Україні інформаційних технологій у транспорті, а також певних світоглядних, культурних, морально-етичних аспектів публічної служби, які охоплюють три нові кризи адміністративної системи – кризи посередності, державної служби та метаполітики.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.

2. Чанцева А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції із забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2023. 203 с.

3. About the Ministry // Federal Ministry for Digital and Transport : сайт. URL: <https://bmdv.bund.de/EN/The-Ministry/Responsibilities-Structure/responsibilities-and-structure.html>.

4. Background // Euro Contrôle Route. URL: <https://www.euro-contrôle-route.eu/about-us/background/>.

5. Department for Transport // GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about>.

6. Huang D., Tang D., Chow K. Public-administration in Hong-Kong - Crises and prospects. *International journal of public administration*. 1993. № 16 (9). P. 1397–1430.

7. Ministry of Transport of the People's Republic of China // The State Council The People's Republic Of China. [http://english.www.gov.cn/state\\_council/2014/09/09/content\\_281474986284076.htm](http://english.www.gov.cn/state_council/2014/09/09/content_281474986284076.htm).

8. Prevention Campaigns // Estonian Transport Administration. URL: <https://transpordiamet.ee/en/node/485>.

9. Road Safety Programme 2016–2025 // Estonian Transport Administration. URL: <https://transpordiamet.ee/en/safety-and-supervision/traffic-safety/traffic-safety-programme-2016-2025>.

10. Tasks and powers of the Roadside Inspection Service // Federal Logistics and Mobility Office. URL: <https://www.balm.bund.de/EN/Topics/Controls/ControlsRoadsidecontrolServic>

eRoadTollcontrolService/RoadsideInspectionService/RoadsideInspectionService\_node.html

11. The French transport infrastructure financing agency (AFIT France) // AFIT France (English). URL: <https://www.afil-france.fr/english-85>.

12. U.S. Department of Transportation Administrations // U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/administrations>.

13. Zhang X., Xiang H., Wheeler K., Smith G., Stallones L. Road traffic injuries to foreigners in the People's Republic of China, 2000-2008. *Journal of Safety Research*. 2010. № 41 (6). P. 521–523.

Стаття надійшла до редакції 07.12.2023

**Mykola M. HRYBAN,**  
postgraduate student

*(Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, Ukraine)*

### **THE ISSUE OF FOREIGN EXPERIENCE IN PERFORMING STATE SUPERVISION (CONTROL) OF SAFETY ON PUBLIC ROAD TRANSPORT**

The article emphasizes that in most of the world's leading countries, there are quite effective systems of state supervision (control) over the safety of public road transport.

Attention was focused on the need to improve the direction of safety on public road transport in the course of cooperation between the countries participating in the Eastern Partnership of the European Union, the development of relevant directions of international cooperation and joint projects, including scientific initiatives and programs for the establishment of joint research on transport safety problems, the provision of grants and scholarships to support research projects.

The leading role of digital technologies in the implementation of state supervision (control) of safety on public road transport is emphasized. In view of this, Germany's experience allows us to determine the vector for the modernization of public road transport, its adaptation to the movement of vulnerable road users, ensuring the use of environmentally friendly energy resources, the use of tools for processing a large amount of new available data with the help of intelligent systems.

The following promising directions for improving the activities of domestic subjects of state supervision (control) over the safety of public road transport are singled out, such as improving safety information systems and technologies of commercial vehicles, strengthening the quality of equipment of commercial motor vehicles and operating standards; increasing security awareness; implementation of grant programs for the planning and operation of public transport systems, taking into account convenience, cost and accessibility; providing leadership and building a resource base for safe and technologically advanced local public transport systems while helping to develop local and regional traffic.

On the basis of the activities of the police of Great Britain in the field of state

supervision (control) over the safety of public road transport, it is recommended to implement a proactive approach in the practice of functioning of the bodies and units of the National Police of Ukraine, which may include proposals for improving various issues affecting transport safety, coverage these proposals within the framework of meetings with the population, meetings with the participation of the leadership of the central and local levels, scientific conferences and round tables together with domestic scientists and practitioners.

The need for the functioning of a body similar to the French Transport Infrastructure Financing Agency in Ukraine is emphasized, which is a national state body whose mission is to promote the financing of large transport infrastructure and mobility projects on behalf of the state, while adhering to the goals of sustainable development.

**Key words:** *foreign experience, safety, public road transport, state supervision, control.*