

Альона Олегівна СТРИЖАК*(Харківський національний університет внутрішніх справ, м. Харків)***ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНУ НАУКОВОЇ РОЗРОБЛЕНОСТІ
ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

В науковій статті наголошується на значному рівні розробленості проблематики правового регулювання безпеки дорожнього руху. Доведено, що «дорожній рух» представляє з себе явище, яке не лише глибоко інтегроване до повсякденного життя кожної людини, але й має широкі об'єктивні зв'язки із економічним станом держави в різних її галузях. Цим, без сумніву, і обґрунтовується та велика сукупність й різноманітність нормативно-правових актів, яка регулює окремі питання проблематики «дорожнього руху» та його «безпеки». Вдале (якісне) врегулювання питань «дорожнього руху» та його «безпеки» вимагає віднаходження балансу між динамічною множиною реальних безпекових ризиків, новітніми технічними та технологічними здобуттями та істотними перевагами розширення простору офіційно дозволених можливостей (для учасників дорожнього руху та для інших осіб, зміст та успішність діяльності яких залежать від унормування «дорожнього руху»). Ця особливість обумовлює динамічність системи національних нормативно-правових актів з врегулювання проблематики «дорожнього руху», а також пояснює залучення чималого кола суб'єктів до відповідних заходів з належного унормування на різних рівнях видання нормативно-правових актів. Оскільки, перелік відповідних суб'єктів, їх окремі права та обов'язки закріплені в Законі України «Про дорожній рух» (про що наголошено вже у перших статтях цього Закону), то саме цей законодавчий акт доцільно вважати профільним (головним, спеціальним або галузевим) з визначення питань «адміністративно-правового регулювання» означеної проблематики. Звернута увага, що інтенсивність продукування законотворчих ініціатив і реалізованих новацій щодо врегулювання особливостей Закону України «Про дорожній рух» залишається доволі високою.

Ключові слова, *дорожній рух, безпечність, безпека дорожнього руху, транспортні засоби, нормотворча ініціатива.*

Постановка проблеми. Як відомо, автомобільна промисловість у світі зародилась наприкінці 19 століття. Так, статистичні відомості щодо об'ємів виробництва свідчать, що в 1898 році в США було збудовано 1 000 автомобілів, а Франція в тому ж році випустила 1 631 машину¹. Натомість в Україні автомобільна промисловість почала свій активний розвиток із 1920-

¹ Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Автомобільна промисловість». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Автомобільна_промисловість#cite_note-господство-2.

х років¹. «...на піку розвитку автомобільної галузі в Україні (2007 рік), її частка в ВВП складала 4%»². А станом на 2022 рік: «...56% усіх товарів в Україні перевозяться автомобільним транспортом» (про що повідомив Перший заступник голови Державної служби України з безпеки на транспорті Ю. Марценишин)³.

Отже, люди ділять дороги з автомобілями вже значно більше ста років. І на сьогодні, згадуючи про «дорожній рух», будь хто уявляє собі передусім саме автомобілі та інші наземні транспортні засоби. Відповідне сприйняття знайшло своє відображення й в національному правовому полі.

Наразі треба визнати, що вивченню питань врегулювання відносин, які виникають в сфері «дорожнього руху», присвятила свої дослідження чимала кількість науковців. Серед них: В. Авер'янов, Р. Агакарян, О. Бандурка, Ю. Битяка, О. Бойко, І. Голосніченко, В. Гіжевський, С. Гусаров, Л. Гнатенко, Р. Демків, О. Джафарова, В. Доненко, А. Комзюк, Р. Миронюк, А. Подоляка, В. Пчелін, В. Разводовський, О. Салманова, Я. Хом'як, С. Шатрава, О. Шумейко, а також багато інших наукових, громадських та державних діячів, в тому числі з інших держав. Наприклад, такі як: Matts-Ake Belin, M. Braker, S. Duncan, N.J. Garber, L.A. Hoel, A. Nunez, D.A. Saez та інші.

Проблеми організації «дорожнього руху» та врегулювання окремих питань його «безпеки» розглядали також: Л. Абрамова, В. Амбарцумян, М. Афанасьєв, В. Бабанін, В. Батиргарєєва, О. Берест, Ю. Бриндіков, А. Бричук, Д. Бурко, В. Введенська, Е. Гаврилов, І. Галак, В. Голіна, Б. Головкін, А. Горєв, Й. Горінецький, О. Гуджоян, З. Дерех, М. Дмитриченко, М. Долгополова, В. Доля, В. Єгупенко, С. Єсімов, В. Захарова, Ю. Йосипів, В. Кищун, Г. Клінковштейн, М. Климчик, О. Кобзарь, А. Коваленко, Н. Кожуховська, О. Копиленко, І. Копотун, М. Лазаренко, О. Лановий, О. Лобашов, В. Луканін, В. Лук'янов, П. Луцюк, В. Маслюк, А. Мастепан, М. Микитюк, В. Мисливий, О. Міленін, А. Мовчан, О. Мойсюк, Д. Назаренко, О. Новіков, О. Олещенко, В. Поліщук, К. Полтава, М. Рудик, Л. Сопільник, В. Філіпова, А. Холостенко, С. Шрамко і багато інших.

Мета статті спрямована на виявлення особливостей адміністративно-правового регулювання «безпеки дорожнього руху» в Україні через призму наукових праць та норм чинного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Так, Закон України «Про дорожній рух» визначає, що «учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для *пересування людей та перевезення вантажів за допомогою*

¹ Велика українська енциклопедія (е-ВУЕ – Електронна версія, видана Державною науковою установою «Енциклопедичне видавництво»), «Автомобільна промисловість». URL: https://vue.gov.ua/Автомобільна_промисловість.

² Прушківська Е.В., Варнавський О.Д. Тенденції розвитку національної автомобільної галузі в умовах глобалізаційних процесів. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. Вип. 3 (14). С. 425.

³ Центр демократії та верховенства права (ЦЕДЕМ – аналітично-адвокатський центр), «Новини / Безпека дорожнього руху в Україні: перемоги та нові виклики в умовах війни (15.11.2022)». URL: <https://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini/>

транспортних засобів»¹.

Хоча наведене визначення і не повинно розкривати значення «дорожнього руху» для держави та суспільства, проте, навіть в його змісті є опосередковане вказування на важливі функції, які забезпечуються автоперевезеннями. З цього приводу Р.Пилипів (2016 р.) слушно наголошує: «можна без перебільшення казати, що сьогодні економічно-розвинуте суспільство є залежним від автомобільного транспорту, який задовольняє значну частину потреб людства в переміщенні вантажів і пасажирів. (Підіймаючи в своїх наукових розвідках проблематику пошуку нового формату адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, науковець наголошує): нині до транспортних систем висуваються вимоги швидкості, економічності, зручності, доступності, безпеки та мінімізації екологічної шкоди. Вирішення цих завдань, мабуть, не може бути повним, адже дуже часто трапляється так, що досягнення певних результатів у одному напрямі призводить до погіршення ситуації в іншому. Завжди буде існувати умовна «конкуренція» між швидкістю транспортних засобів ... і безпекою їх пересування, економічністю й впливом на екологію тощо»².

Отже, якісне врегулювання питань «дорожнього руху» не лише дійсно важливе але й подекуди стикається із доволі складними проблемами. Наприклад, В. Мисливий (2005 р.) вказував, що стан розвитку функціонування транспорту «відображає рівень цивілізації суспільства, а отже, актуалізує формування державної політики з убезпечення дорожнього руху, охорони життя та здоров'я його учасників, власності, довкілля та інших (пов'язаних із цією проблематикою) суспільних відносин ...»³.

Не дивлячись на те, що між наведеними твердженнями вчених пройшло майже десятиріччя, обидва процитовані дослідники вочевидь поділяють необхідність подальшого пошуку вдосконалення правового врегулювання проблематики «дорожнього руху» і звертають увагу на важливість відповідних робіт для забезпечення належного рівня безпеки суспільства. На наш погляд, за минулий час цей підхід аж ніяк не втратив своєї актуальності.

Наразі врегулюванню різних особливостей «дорожнього руху» присвячені норми багатьох Законів України. Наприклад, таких як Закон: «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» (від 18.09.1991 року № 1562-XII); «Про транспорт» (від 10.11.1994 року № 232/94-ВР); «Про автомобільний транспорт» (від 05.04.2001 року № 2344-III); «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 року № 2862-IV).

¹ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII (із змінами). Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#top>.

² Пилипів Р. Новий формат адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. 2016. №2. Ч. 1. Aprilie 2016. С. 57.

³ Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. ... док. юр. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». К., 2005. С. 3

Важлива інформація міститься також у кодифікованих нормативно-правових актах. Наприклад, в Кодексі України про адміністративні правопорушення (КУпАП – від 07.12.1984 року № 8073-X) та Кримінальному кодексі України (КК України – від 05.04.2001 року № 2341-III). Правові норми, що опосередковано впливають на організацію «дорожнього руху», також встановлені в чималій кількості законодавчих актів. Як то: Земельний кодекс України (2001 року); Бюджетний кодекс України (2010 року); Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» (від 21.05.1997 року № 280/97-ВР); Закон України «Про місцеві державні адміністрації» (від 09.04.1999 року № 586-XIV); Закон України «Про концесію» (від 03.10.2019 року № 155-IX); Закон України «Про мультимодальні перевезення» (від 17.11.2021 року № 1887-IX) тощо.

Проте, найбільша кількість правових положень, які унормовують досліджувану нами проблематику, все ж міститься у вже згаданому нами вище Законі України «Про дорожній рух» (від 30.06.1993 року № 3353-XII). Наведена дата видання засвідчує, що Закон № 3353 був прийнятий в сучасній незалежній Україні та існує вже близько 30 років. Формування цього Закону навіть раніше за Конституцію України (яка була прийнята 28.06.1996 року, тобто лише через 3 роки потому) свідчить про не аби яку увагу законодавців до врегулювання питань «дорожнього руху».

Проте, згодом правники-теоретики, практичні працівники та нормотворці виявили низку недоліків в прийнятому нормативно-правовому акті. Наприклад, в 2007-му році Т. Гуржій з цього приводу зазначає, що курс України на інтеграцію в європейське співтовариство вимагає наближення нормативного, технічного та управлінського базису до загальноосвітніх стандартів. Не є винятком і сфера суспільних відносин з приводу забезпечення безпеки дорожнього руху. Науковець доходить висновку, що значна частина адміністративно правових норм, якими визначаються підстави, умови та порядок руху автотранспортних потоків, не відповідали жорстким реаліям того часу¹.

В 2016-му році схожих висновків доходить вже згаданий нами Р. Пилипів (але вже в іншій своїй роботі). Досліджуючи безпеку дорожнього руху в умовах адміністративного реформування 2014-2016 років вчений звертає увагу на те, що: «з огляду на процеси євроінтеграції та імплементації Україною правових засад та міжнародного досвіду не лише на рівні законодавства, а й у діяльності органів публічної адміністрації, ... (доцільно) переглянути та зробити перерозподіл певних функцій у сфері дорожнього руху та його безпеки між центральними органами виконавчої влади»².

На теперішній час історія трансформування Закону України «Про

¹ Гуржій Т.О. Нормативна регламентація адміністративної відповідальності водіїв за порушення Правил дорожнього руху. *Вісник прокуратури*. 2007. № 7 (73). С. 109.

² Пилипів Р.М. Суб'єкти публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки (в умовах адміністративного реформування в Україні 2014-2016 рр.). *Юридичний науковий електронний журнал*. 2016. № 2. С. 83. URL: http://www.lsej.org.ua/2_2016/24.pdf.

дорожній рух» нараховує понад 60 редакцій, яких зазнав цей нормативно-правовий акт. З них: 2 – в 1994 році; 1-1999; 2-2002; 2-2003; 1-2004; 2-2005; 1-2006; 1-2008; 3-2011; 6-2012; 2-2013; 4-2014; 5-2015; 2-2017; 5-2018; 1-2019; 4-2020; 3-2021; 5-2022; 8-2023 (три із них очікують набрання чинності)¹.

Отже, як витікає з викладених даних, період 2022-2023 років став одним із самих інтенсивних, щодо унормування законотворчих ініціатив з врегулювання «дорожнього руху». Разом із тим, історія національної нормотворчості свідчить також про певні наміри законодавців щодо докорінного (повного) перегляду Закону № 3353 і його заміни. Але наразі цього не сталося і Закон України «Про дорожній рух» вчергове очікує на набрання чинності новими змінами. Характеризуючи Закон України «Про дорожній рух», варто звернути увагу на те, що він містить визначення лише 6-ти термінів. І, як це не дивно, але визначення понять «дорожній рух» та «безпека дорожнього руху» серед них відсутні.

Не має відповідних визначень і в такому важливому підзаконному нормативно-правовому акті, як постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» (ПДР – від 10.10.2001 року № 1306). Хоча картка названої Постанови стверджує, що в акті закріплено аж 100 термінів.

Наразі пошук по всій базі національного законодавства видає лише один варіант значення для кожного із понять: «дорожній рух» та «безпека дорожнього руху». Ці терміни розкривались нормотворцями таким чином: «*дорожній рух* – сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги; *безпека дорожнього руху* – стан процесу дорожнього руху, що визначає ступінь захищеності учасників дорожнього руху від ДТП та їх наслідків»². Їх визначення відбулось на рівні відомчого Наказу Міністерства внутрішніх справ України від 13.11.2006 року № 1111 «Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України». А вже менше ніж через 2 роки цей Наказ був позбавлений чинності (на підставі Наказу МВС України № 111 від 27.03.2009 року). Інших визначень в національному законодавстві до тепер не існує.

Існуючий стан правового врегулювання «безпеки дорожнього руху» вочевидь неможна вважати оптимальним або навіть умовно стабільним (тобто завершеним), виходячи хоча б із того, що наразі відсутнє нормативне закріплення основних термінів («дорожній рух» та «безпека дорожнього руху»). Отже, проблематика нашого дослідження стосується, як самого процесу регулювання, так і змістовного наповнення поняття «безпека

¹ Верховна Рада України (Законодавство України), «Картка документа «Про дорожній рух»». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3353-12>.

² Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 13.11.2006 р. № 1111. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.11.2006 р. за № 1243/13117. (Наказ втратив чинність на підставі Наказу Міністерства внутрішніх справ України № 111 (z0576-09) від 27.03.2009 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1243-06#Text>.

дорожнього руху».

Окремої згадки в контексті нашого дослідження заслуговують такі наукові напрацювання як: *наукова стаття* – «Про вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» (С. Бутник; 2013 рік); *наукова стаття* – «Відносин у сфері безпеки дорожнього руху: механізм адміністративно-правової охорони» (С. Комісаров; 2015 рік); *дисертаційне дослідження* – «Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху» (Л. Веселова; 2016 рік); *наукова стаття* – «Поняття та зміст адміністративно-правового регулювання дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем» (О. Шумейко; 2017 рік); *дисертаційне дослідження* – «Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху» (Є. Гусева; 2018 рік); *монографія* – «Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» (Х. Ярмакі, Р. Пилипів, М. Веселов; 2019 рік); *наукова стаття* – «Поняття та зміст адміністративно-правових відносин у сфері транспорту» (Р. Агакарян, 2020 рік); *навчальний посібник* – «Безпека дорожнього руху» (В. Парасюк, Р. Демків, В. Когут; 2022 рік); *наукова стаття* – «Особливості забезпечення функціонування автомобільних доріг як об'єкт адміністративно-правового регулювання» (І. Мурдій; 2022 рік); *наукова стаття* (підготовлена на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615) – «Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану» (А. Калініна; 2022 рік); *монографія* – «Стратегія Vision Zero: уроки для України» (М. Колодяжний; 2022 рік); *матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції* – «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану» (м. Кривий Ріг; 2022 рік); *наукова стаття* (підготовлена на виконання фундаментального наукового дослідження теми «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту України», яке здійснюється НДІ ВПЗ НАПрН України, номер державної реєстрації 0120U10561) – «Міжнародний досвід правового регулювання персонального легкого електротранспорту» (С. Панова; 2023 рік) тощо.

Перелік дослідників та їх напрацювань без жодних зусиль можна розширювати й далі. Отже, проблематика «дорожнього руху», а зокрема і його «безпеки», аж ніяк не обділена увагою науковців та практиків. Проте, на наш погляд, оцінювати реальний стан опрацювання проблеми варто орієнтуючись не на наукові, чи навіть нормативно-правові здобутки. Адже є більш об'єктивні показники, а саме: кількість дорожньо-транспортних пригод (ДТП), які призвели до загибелі людей, травматизму, завдання матеріальної шкоди тощо.

Нажаль, відповідна національна статистика далека від бажаного ідеалу, на чому доречі неодноразово наголошено в багатьох науково-аналітичних публікаціях, міжнародних рейтингах та офіційних документах.

Так, станом на 2015 рік «порівняно із країнами Європейського Союзу та сусідніми країнами *Україна ма(ла) надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху.* ... За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод станови(в) 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах Європейського Союзу (на той час). Дорожньо-транспортні травми (були) першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років»¹. Проте, смертність від ДТП становить значну небезпеку не лише в Україні. За оцінками тієї ж ВООЗ (2016-2017 рік) «дорожньо-транспортний травматизм наразі є однією з найбільших проблем охорони здоров'я, і, за прогнозами, у 2030 році *ДТП може стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі*»².

Разом із тим, слід констатувати, що в 2022 році (із початком повномасштабного російського вторгнення) в Україні спостерігалось певне зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Так, у листопаді 2022 року «Центр демократії та верховенства права», на основі експертної дискусії, що відбулась під час проведення «Тижня безпеки руху», повідомив таке. «За даними патрульної поліції, на підконтрольних Україні територіях протягом 2022 року сталося 14 622 ДТП з загиблими і травмованими, у яких загинули 2 161 людина, а ще 18 261 людина отримали травми. (Більш повні відомості за весь 2022 рік викладені, наприклад, Київською міжрегіональною філією ДП «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України, що є Національним координатором ВООЗ та Міністерства охорони здоров'я з питань безпеки дорожнього руху. За оприлюдненими даними, із посиланням на статистику Департаменту патрульної поліції³, в «2022 році внаслідок ДТП загинуло понад 2,7 тисяч громадян»⁴) Скільки сталося ДТП в Україні загалом – невідомо, адже частину аварій їхні учасники оформили за європротоколом. ... О. Білошицький, перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції України відзначив: "Кількість ДТП на 29% менша, ніж минулого року, однак життя, які ми втрачаємо на дорогах України, так бездарно – це дуже болісно. Приблизно на третій-четвертий місяць повномасштабної війни ми зрозуміли, що навіть під час воєнного стану не маємо забувати про безпеку руху. Суспільство швидко звикає до всездозволеності, тому ми повернули заходи контролю на дорогах України: 16 травня відновили роботу камери

¹ Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху»: Постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 р. № 1091-VIII. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2016, № 21, ст. 414. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-19#n11>.

² Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p#Text>.

³ Патрульна поліція (офіційний сайт Департаменту патрульної поліції), «Статистика». URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

⁴ ДП «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України Київська міжрегіональна філія (офіційний сайт), «Новини / У 2022 році внаслідок ДТП загинуло понад 2,7 тисяч громадян». URL: <https://medtransvp.com.ua/y-2022-roci-vnaslidok-dtp-zagинуло-pонад-27/>

фотовідеофіксації, а також вимірювання швидкості за допомогою засобів TruCAM. За перший місяць роботи обох видів фіксації було винесено 1,5 мільйона постанов про притягнення до відповідальності за перевищення швидкості»¹.

Наведені факти створюють передумови для великої кількості трактувань, висновків та оцінок (навіть попри те, що наведені кількісні значення можуть певним чином варіюватись залежно від їх джерела). Але цілком впевнено можна стверджувати одне – смертність та травматизм на дорогах України є доволі значною і загрозливою безпековою проблемою. Проте, з цього приводу варто підкреслити, що в світі існують приклади, коли країнам вдалося досягнути суттєвого зниження кількості смертельних ДТП. Такі показники зокрема демонструє Швеція. Між іншим, саме ця держава є батьківщиною концепції «Vision Zero».

«Vision Zero» в буквальному перекладі означає «нульове бачення», а в більш узагальненому розумінні констатує прагнення до повного уникнення смертельних випадків у ДТП, тобто встановлює так звану «Мету: нуль». Відповідна концепція, після років здійснення відповідних напрацювань, знайшла своє відображення у шведському правовому полі. Так, В 1997 році шведський парламент ухвалив довгострокову стратегію безпеки дорожнього руху Vision Zero. Її завдання полягає в тому, щоб ніхто не загинув, чи не отримав серйозні травми внаслідок ДТП. Наразі, Vision Zero – це етична позиція, яка стверджує, що людські помилки (неминучі), але вони не повинні мати фатальних наслідків. Цей підхід можна розглядати як докорінну зміну парадигми, коли усвідомлення відповідальності за безпеку дорожнього руху розповсюджується, окрім користувача дорожнього руху, також на всіх тих, хто причетний до управління, проектування та навантаження транспортної системи. Наприклад, на таких суб'єктів, як: органи управління дорогами, виробники транспортних засобів, законодавці, оператори комерційного транспорту, поліція та інші особи. При цьому, відповідальність окремого учасника дорожнього руху обмежується лише дотриманням відповідних законів і правил². Іншими словами, «безпека дорожнього руху» не лише справа його безпосередніх учасників. Натомість вся система «дорожнього руху» має бути налаштована на запобігання смертельним випадкам та серйозному травматизму, зменшуючи та унеможливаючи безпекові ризики.

Наразі, виходячи із даних Звіту про моніторинг Європейського спостереження безпеки дорожнього руху «Цілі безпеки дорожнього руху

¹ Road safety Sweden (site with participation: Government Offices Sweden and World Health Organization), «About the conference / "Vision Zero - no fatalities or serious injuries through road accidents" (Vision Zero Academy,14.10.2019)». URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>

² Road safety Sweden (site with participation: Government Offices Sweden and World Health Organization), «About the conference / "Vision Zero - no fatalities or serious injuries through road accidents" (Vision Zero Academy,14.10.2019)». URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>

(червень 2022 року)»¹, є всі підстави стверджувати, що концепція «Vision Zero» насправді високодієва. Так, інфографіка смертності в 2021 році щодо 27-ми країн-членів ЄС і країн ЕФТА (European Free Trade Association – Європейська асоціація вільної торгівлі – зона, яка об'єднує митні території чотирьох європейських країн, які не вступили до Європейського Союзу, зокрема, Республіка Ісландія, Князівство Ліхтенштейн, Королівство Норвегія та Швейцарська Конфедерація²) свідчить, що відповідний показник Швеції становить 1,8 загиблих на 100 тисяч населення. Таким чином, від моменту запровадження підходу «Vision Zero» (близько 20 років тому) Швеція фактично більше ніж втричі покращила свої результати із запобігання смертності в ДТП. Наразі вона поступається лише Мальті (відповідний показник якої становить 1,7) та країнам ЕФТА: Норвегія – 1,6; Ліхтенштейн – 0. Проте, зауважимо, що населення останнього менше за 40 тис. людей³, в той час, як кількість населення Швеції перевищує 9 млн.⁴

Все викладене переконливо демонструє активну роботу кожної розвиненої держави над підвищенням рівня власної «безпеки дорожнього руху» та висвітлює актуальні тренди й напрями відповідної діяльності. Водночас, наведені дані свідчать про те, що людство ще не досягнуло того рівня прогресу, коли буде здатним забезпечити цілковиту безпеку «дорожнього руху». І виключення, яке становить Ліхтенштейн, лише підтверджує загальне правило. Відтак, усі відповідні наукові розвідки та напрацювання не втрачають своєї актуальності, не дивлячись на будь-яку їх кількість, чим і обґрунтовано напрям нашого дослідження.

Висновки. Підсумовуючи все викладене, маємо підстави стверджувати таке. По-перше, «дорожній рух» представляє з себе явище, яке не лише глибоко інтегроване до повсякденного життя кожної людини, але й має широкі об'єктивні зв'язки із економічним станом держави в різних її галузях. Цим, без сумніву, і обґрунтовується та велика сукупність й різноманітність нормативно-правових актів, яка регулює окремі питання проблематики «дорожнього руху» та його «безпеки». По-друге, вдале (якісне) врегулювання питань «дорожнього руху» та його «безпеки» вимагає віднаходження балансу між динамічною множиною реальних безпекових ризиків, новітніми технічними та технологічними здобуттями та істотними перевагами розширення простору офіційно дозволених можливостей (для учасників дорожнього руху та для інших осіб, зміст та успішність діяльності яких залежать від унормування «дорожнього руху»). Ця особливість обумовлює динамічність системи національних нормативно-правових актів з врегулювання проблематики «дорожнього руху», а також

¹ Monitoring report «Road safety targets», June 2022 (reporting period 2010-2021): European Road Safety Observatory European Commission. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-07/erso_road_safety_targets_monitoring_20220706.pdf

² Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Європейська асоціація вільної торгівлі». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Європейська_асоціація_вільної_торгівлі.

³ Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Ліхтенштейн». URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Ліхтенштейн>.

⁴ Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Швеція». URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Швеція>.

пояснює залучення чималого кола суб'єктів до відповідних заходів з належного унормування на різних рівнях видання нормативно-правових актів. Оскільки, перелік відповідних суб'єктів, їх окремі права та обов'язки закріплені в Законі України «Про дорожній рух» (про що наголошено вже у перших статтях цього Закону), то саме цей законодавчий акт доцільно вважати профільним (головним, спеціальним або галузевим) з визначення питань «адміністративно-правового регулювання» означеної проблематики. По-третє, інтенсивність продукування законотворчих ініціатив і реалізованих новацій щодо врегулювання особливостей Закону України «Про дорожній рух» залишається доволі високою. Така ситуація спостерігається починаючи із періоду усвідомлення нашою державою свого європейського вектору розвитку. Крім того, в період повномасштабної російської воєнної агресії активність нормотворців, щодо врегулювання проблематики «дорожнього рух», не лише не зменшилась, але навпаки набула нової інтенсивності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Велика українська енциклопедія (e-ВУЕ – Електронна версія, видана Державною науковою установою «Енциклопедичне видавництво»), «Автомобільна промисловість». URL: https://vue.gov.ua/Автомобільна_промисловість.
2. Верховна Рада України (Законодавство України), «Картка документа «Про дорожній рух»». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3353-12>.
3. Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Автомобільна промисловість». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Автомобільна_промисловість#cite_note-господство-2.
4. Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Європейська асоціація вільної торгівлі». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Європейська_асоціація_вільної_торгівлі.
5. Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Ліхтенштейн». URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Ліхтенштейн>.
6. Вільна енциклопедія (Вікіпедія), «Швеція». URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Швеція>.
6. Гуржій Т.О. Нормативна регламентація адміністративної відповідальності водіїв за порушення Правил дорожнього руху. *Вісник прокуратури*. 2007. № 7 (73). С. 109–112.
7. ДП «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України Київська міжрегіональна філія (офіційний сайт), «Новини / У 2022 році внаслідок ДТП загинуло понад 2,7 тисяч громадян». URL: <https://medtransvp.com.ua/y-2022-roci-vnaslidok-dtp-zagинуло-pонад-27/>
8. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне

дослідження): автореф. дис. ... док. юр. наук: спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». К., 2005. 39 с.

9. Патрульна поліція (офіційний сайт Департаменту патрульної поліції), «Статистика». URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

10. Пилипів Р. Новий формат адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. 2016. №2. Ч. 1. Aprilie 2016. С. 57–60.

11. Пилипів Р.М. Суб'єкти публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки (в умовах адміністративного реформування в Україні 2014-2016 рр.). *Юридичний науковий електронний журнал*. 2016. № 2. С. 80–84. URL: http://www.lsej.org.ua/2_2016/24.pdf.

12. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII (із змінами). Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#top>

13. Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 13.11.2006 р. № 1111. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.11.2006 р. за № 1243/13117. (Наказ втратив чинність на підставі Наказу Міністерства внутрішніх справ України № 111 (z0576-09) від 27.03.2009 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1243-06#Text>.

14. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху»: Постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 р. № 1091-VIII. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2016, № 21, ст. 414. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-19#n11>.

15. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p#Text>.

16. Прушківська Е.В., Варнавський О.Д. Тенденції розвитку національної автомобільної галузі в умовах глобалізаційних процесів. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. Вип. 3 (14). С. 419–427.

17. Центр демократії та верховенства права (ЦЕДЕМ – аналітично-адвокаційний центр), «Новини / Безпека дорожнього руху в Україні: перемоги та нові виклики в умовах війни (15.11.2022)». URL: <https://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini/>

18. Monitoring report «Road safety targets», June 2022 (reporting period 2010-2021): European Road Safety Observatory European Commission. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-07/erso_road_safety_targets_monitoring_20220706.pdf.

19. Road safety Sweden (site with participation: Government Offices Sweden and World Health Organization), «About the conference / "Vision Zero - no fatalities or serious injuries through road accidents" (Vision Zero Academy, 14.10.2019)». URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the->

conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/

Стаття надійшла до редакції 15.09.2023

Alyona O. STRIZHAK,
postgraduate student
(*Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, Ukraine*)

GENERAL CHARACTERISTICS OF THE STATE OF SCIENTIFIC DEVELOPMENT OF ROAD TRAFFIC SAFETY PROBLEMS

The scientific article emphasizes that the problem of "traffic", and in particular its "safety", is by no means deprived of the attention of scientists and practitioners. However, it is worth evaluating the real state of the problem's development based not on scientific, or even regulatory and legal achievements. After all, there are more objective indicators, namely: the number of traffic accidents that led to the death of people, injuries, material damage, etc. It has been proven that "traffic" is a phenomenon that is not only deeply integrated into the everyday life of every person, but also has broad objective connections with the economic state of the state in its various branches. This, without a doubt, justifies the large set and variety of normative legal acts that regulate individual issues of "traffic" and its "safety". A successful (quality) settlement of the issues of "traffic" and its "safety" requires finding a balance between a dynamic set of real safety risks, the latest technical and technological achievements and the significant advantages of expanding the space of officially permitted opportunities (for road users and for other persons, the content and the success of which depends on normalization of "traffic"). This feature determines the dynamism of the system of national regulatory and legal acts on the regulation of "traffic" issues, and also explains the involvement of a considerable number of subjects in the relevant measures for proper regulation at various levels of the issuance of regulatory and legal acts. Since the list of relevant entities, their separate rights and obligations are fixed in the Law of Ukraine "On Road Traffic" (which is already emphasized in the first articles of this Law), it is appropriate to consider this legislative act as a profile (main, special or sectoral)) on defining issues of "administrative and legal regulation" of the specified problem. Attention is drawn to the fact that the intensity of the production of law-making initiatives and implemented innovations regarding the regulation of the peculiarities of the Law of Ukraine "On Road Traffic" remains quite high. This situation has been observed since the period when our state became aware of its European vector of development.

Keywords: *road traffic, safety, road safety, vehicles, regulatory initiative.*