

Таким чином, оновлення компетентностей становить собою актуалізацію інтелектуального потенціалу України, однак чимало проблемних питань існує щодо пошуку модельної підготовки фахівців в умовах воєнного стану, що потребує подальших наукових досліджень.

Література:

1. Про затвердження Положення про організацію післядипломної освіти працівників Національної поліції: Наказ МВС України від 24.12.2015 № 1625. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0076-16#Text>

2. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації осіб рядового і начальницького складу служби цивільного захисту: Наказ МВС від 26.05.2020 № 412 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0076-16#Text>

3. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

4. Про затвердження Положення про систему професійного навчання державних службовців, голів місцевих державних адміністрацій, їх перших заступників та заступників, посадових осіб місцевого самоврядування та депутатів місцевих рад: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 лютого 2019 р. № 106 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/106-2019-%D0%BF#Text>

Воронюк Н.П.,

ВИЗНАЧЕННЯ ОСІБ, ВІДПОВІДАЛЬНИХ ЗА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАДАХ

Згідно інформації ВОЗ щорічно в світі гине 1,35 мільйони людей [1]. Відповідно до Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р, за питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах - членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб [1].

Загальна кількість ДТП з потерпілими у 2019 році становила 26 052, з ним на вулицях та дорогах населених пунктів сталося 20 792 ДТП, на автомобільних дорогах – 5 159 ДТП (міжнародні - 2602, національні - 904, регіональні - 482, територіальні - 568, обласні - 302, районні - 301). У 2020 році сталося 26 140 ДТП з потерпілими, з них на вулицях та дорогах населених пунктів сталося 20 682 ДТП, на автомобільних дорогах державного значення – 4 145 ДТП. У 2021 році сталося 24 521 ДТП з потерпілими, з них на вулицях та дорогах населених пунктів сталося 18 945 ДТП, на автомобільних дорогах державного значення – 4 090 ДТП [3].

Статистичні дані свідчать про те, що більшість дорожньо-транспортних пригод з потерпілими стається у межах населених пунктів. В першу чергу причинами значної кількості ДТП об'єктивно можна назвати скупчення автомобілів саме у населених пунктах. Також, причинами

значної кількості ДТП необхідно визнати транспортно-дорожнє середовище у населених пунктах, яке є більш різноманітним порівняно з середовищем на автомобільних дорогах загального користування. Таке середовище характеризується значною кількістю різних учасників дорожнього руху: пішоходів, велосипедистів, осіб, які рухаються на самобалансуючих транспортних засобах та ін., різноманітністю засобів регулювання дорожнього руху, інтенсивністю руху.

Разом з тим, окрім об'єктивних чинників, які впливають на значну кількість ДТП саме в населених пунктах, однією із головних причин значної кількості ДТП необхідно вказати недосконале законодавство, в частині, яка стосується правосуб'єктності осіб, які здійснюють регулювання у сфері безпеки дорожнього руху.

Стаття 3 Європейської хартії місцевого самоврядування передбачає, що місцеве самоврядування означає право і спроможність органів місцевого самоврядування в межах закону здійснювати регулювання та управління суттєвою часткою публічних справ, під власну відповідальність, в інтересах місцевого населення [4].

Стаття 2 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (далі – Закон про місцеве самоврядування) визначає місцеве самоврядування в Україні як гарантоване державою право та реальну здатність територіальної громади - жителів села чи добровільного об'єднання у сільську громаду жителів кількох сіл, селища, міста - самостійно або під відповідальність органів та посадових осіб місцевого самоврядування вирішувати питання місцевого значення в межах Конституції і законів України [5].

Отже, вирішення питань органами та посадовими особами місцевого самоврядування передбачає взяття ними на себе відповідальності за відповідну сферу впливу.

Закон України «Про дорожній рух» наділяє органи місцевого самоврядування повноваженнями щодо здійснення заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Повноваженнями в сфері безпеки дорожнього руху наділяють органи місцевого самоврядування й інші законодавчі акти: «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги». Можливість впливу на підвищення безпеки дорожнього руху надана органам місцевого самоврядування законами України «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про рекламу», «Про екстрену медичну допомогу», Кодексом цивільного захисту України та іншими актами. Отже, органи місцевого самоврядування як органи, які мають повноваження здійснювати регулювання та управління, повинні нести відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад.

Однак, не зважаючи на наявність повноважень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, вказана сфера здебільшого залишається поза увагою органів місцевого самоврядування. А у випадках, коли певні дії все ж таки вживаються, вони є фрагментарними та не створюють комплексної системи заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад.

Гуржій Т.О. досліджуючи питання інституційних засад формування державної політики безпеки дорожнього руху у 2011 році підкреслював, що більшість політичних партій демонструють індиферентне ставлення до проблем безпеки дорожнього руху [6].

Як показала практика останніх виборів, на даний час ситуація не змінилась. Політики не переймаються питаннями безпеки дорожнього руху, кандидати на посади міських, селищних, сільських голів та політичні партії не зазначали безпеку дорожнього руху як пріоритет в розвитку територіальних громад в своїх передвиборних програмах. А відповідно, ні голови територіальних громад, ні депутати не

переймаються безпекою дорожнього руху, інститути громадянського суспільства не контролюють виконання політиками передвиборних обіцянок в частині безпеки дорожнього руху – оскільки таких не було.

Вказана ситуація пов'язана в першу чергу з тим, що на законодавчому рівні не визначено особу, яка відповідає за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади.

Вирішуючи питання визначення особи, яка мала б нести відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад, необхідно виходити з наступного.

Стаття 12 Закону про місцеве самоврядування визначає, що сільський, селищний, міський голова є головною посадовою особою територіальної громади відповідно села (добровільного об'єднання в одну територіальну громаду жителів кількох сіл), селища, міста.

Згідно статті 42 вказаного Закону сільський, селищний, міський голова забезпечує підготовку на розгляд ради проектів програм соціально-економічного та культурного розвитку, цільових програм з інших питань самоврядування, місцевого бюджету та звіту про його виконання; здійснює керівництво апаратом ради та її виконавчого комітету; призначає на посади та звільняє з посад керівників відділів, управлінь та інших виконавчих органів ради, підприємств, установ та організацій, що належать до комунальної власності відповідних територіальних громад.

Враховуючи вказані норми Закону про місцеве самоврядування саме на сільського, селищного, міського голову повинна бути покладена відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідній території. Адже саме він є відповідальним за підготовку програми розвитку дорожнього руху та його безпеки. Голова громади може впливати на виконавців заходів, передбачених

відповідною програмою, шляхом керування відповідальними посадовими особами місцевого самоврядування та комунальних підприємств, на які покладено технічну функцію виконання заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, на даний час постала необхідність у зміні правового регулювання повноважень органів місцевого самоврядування щодо питань забезпечення безпеки дорожнього руху. Норми щодо визначення сільського, селищного, міського голови відповідальною особою за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади мають бути внесені до Закону про місцеве самоврядування.

Література:

1. Глобальний звіт про стан безпеки дорожнього руху 2018. URL: www.who.int/publications/i/item/9789241565684
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України № 1360-р від 21.10.2020. Урядовий кур'єр, 2020, 11, 04.11.2020 № 214.
3. <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
4. Європейська хартія місцевого самоврядування, 15.10.1985
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_036#Text
5. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 № 280/97-ВР, Відомості Верховної Ради України, 1997, № 24, ст. 170
6. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07 / Т. О. Гуржій ; Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ. — Д., 2011. — 40 с. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua/>