НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ВОРОНЮК НАТАЛІЯ ПЕТРІВНА

УДК 342.951:342.922:351.811

ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

08 – Право

081 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело _____ **Н. П. Воронюк**

Науковий керівник: доктор юридичних наук, професор
Пастух Ігор Дмитрович

Київ – 2023

АНОТАЦІЯ

Воронюк Н.П. Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2023.

Дисертація присвячена комплексному дослідженню проблем діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. У змісті роботи розкрито теоретико-практичні засади повноважень органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Доведено, що сучасне законодавство, яким визначені повноваження органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні потребує поліпшення. Дисертант є співавтором ряду проєктів Законів, якими пропонується удосконалити законодавство у сфері безпеки дорожнього руху, а саме: «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо розміщення транспортних засобів на об'єктах благоустрою» (№ 8346 від 11 січня 2023 р.); «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху» (№ 8353 від 12 січня 2023 р.); «Про внесення змін до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій» (№ 8354 від 12 січня 2023 р.); «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху» (№ 8356 від 12 січня 2023 р.). Крім того, автором запропоновано ряд змін до Закону України «Про дорожній рух», якими передбачається визначити повноваження сільських, селищних, міських рад, їх виконавчих органів, голів територіальних громад, районних та обласних рад.

У дисертації проаналізовано підходи до забезпечення безпеки дорожнього руху в різних країнах, залучення органів місцевого самоврядування до виконання заходів у сфері безпеки дорожнього руху Швеції, Норвегії, Австралії, Республіки Корея, США. За результатами проведеного дослідження сформульовано авторські узагальнення та визначення.

Запропоновано визначити напрями діяльності органів публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху: 1) *превентивна діяльність* – це діяльність по запобіганню реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, зменшення їх негативних наслідків; 2) *поставарійна діяльність* – діяльність, спрямована на подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Класифіковано та розкрито види: дій у превентивній діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (аналітичні, планувальні, експертно-оцінювальні, реалізаційні, моніторингові); поставарійних заходів за часом їх вжиття (першочергові, термінові, реабілітаційні).

Запропоновано класифікацію діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в залежності від спрямованості: відносини, що складаються в процесі забезпечення безпеки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності транспортних засобів; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності вантажів; відносини, що складаються в процесі подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Сформульовано основні напрямки удосконалення нормативно-правового регулювання діяльності органів в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів; розмежування компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих

органів державної виконавчої влади; визначення на законодавчому рівні особи, яка є відповідальною за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади.

Удосконалено наукові підходи до визначення безпечності як ознаки автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, яка характеризується станом вказаних об'єктів, що визначає їх здатність запобігти настанню дорожньо-транспортних пригод, зменшити їх негативні наслідки, не стати причиною виникнення ДТП; теоретичні положення щодо необхідності уточнення видів наслідків дорожньо-транспортних пригод: завдання шкоди життю та здоров'ю учасників дорожнього руху; завдання шкоди життю та здоров'ю інших осіб, які не є учасниками дорожнього руху; завдання шкоди навколишньому-природному середовищу; пошкодження чи знищення майна учасників дорожнього руху; пошкодження чи знищення майна інших фізичних та юридичних осіб; наукові розробки щодо наявності в органах місцевого самоврядування законодавчо встановленої можливості видання нормативно-правових актів, які визначають засади політики у сфері безпеки дорожнього руху на певній території.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, повноваження органів місцевого самоврядування, дорожній рух, безпека автомобільних доріг, безпека транспортних засобів, безпека вантажів, безпечна поведінка.

ANOTATION

Voroniuk Natalia. Administrative-legal settlement of the activities of local self-government bodies to ensure road safety. *Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.*

Thesis for obtaining a scientific degree of Doctor of Philosophy, specialty 081 – Law. National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2023.

The dissertation is devoted to a comprehensive study of the problems of local self-government bodies' activities in ensuring road safety. The content of the work reveals the theoretical and practical foundations of the powers of local self-government bodies in the field of road safety, interaction of local self-government bodies with other subjects of public administration to ensure road safety.

It is proved that the current legislation, which defines the powers of local bodies in the field of road safety in Ukraine, needs to be improved. The thesis author is a co-author of a number of draft laws that propose to improve the legislation in the field of road safety, namely: "On Amending Certain Legislative Acts on the Placement of Vehicles on Improvement Sites" (№. 8346 dated 11.01.2023); "On Amending the Law of Ukraine "On Road Traffic" to ensure planning measures to improve road safety" (№. 8353 dated 12.01.2023); "On Amendments to the Law of Ukraine 'On Regulation of Urban Planning' to take Account of Road Traffic Safety Requirements in Planning and Development of Territories (№ 8354 dated 12.01.2023); 'On Amendments to Certain Legislative Acts to Ensure Studying of Road Traffic Safety Rules' (№ 8356 dated 12.01.2023). In addition, the author proposed a number of amendments to the Law of Ukraine "On Road Traffic", which are supposed to define the powers of village, settlement, city councils, their executive bodies, chairmen of territorial communities, district and regional councils.

The dissertation analyses approaches to ensuring road safety in different countries, the involvement of local governments in the implementation of road safety measures in Sweden, Norway, Australia, the Republic of Korea and the USA. Based on the results of the study the author's generalizations and definitions are formulated.

It is proposed to define the directions of activities of public administration authorities to ensure road safety: 1) *preventive activities* are activities to prevent real or potential threats of road accidents, reducing their negative consequences; 2) *post-accident activities* are activities aimed at overcoming the consequences of road accidents.

The types of actions in preventive road safety activities of local authorities (analytical, planning, expert-evaluation, implementation, monitoring); post-accident

measures by time of their adoption (priority, urgent, rehabilitation) are classified and disclosed.

The following classification of local government activities in the field of road safety has been proposed: relations taking place in the process of ensuring the safety of roads, streets, railway crossings and other places intended for the movement of people and goods transported by vehicles; relations taking place in the process of ensuring the safe behaviour of road users; relations formed in the process of ensuring the safety of vehicles; relations formed in the process of ensuring the safety of goods; relations formed in the process of overcoming the consequences of road accidents.

The main directions for improvement of the legal regulation of the activities of road safety authorities have been formulated: delimitation of competence of local councils and their executive bodies; delimitation of competence of local self-government and local public bodies; determination of the person responsible for ensuring road safety within the territorial community at the legislative level.

There have been improved the scientific approaches to determining safety as a feature of a road, street, railway crossing and other places intended for the movement of people and transportation of goods by means of vehicles, which is characterized by the condition of the specified objects, which determines their ability to prevent the occurrence of traffic accidents, to reduce their negative consequences, not to cause road accidents; theoretical provisions regarding the need to clarify the types of consequences of traffic accidents: injury to the life and health of road users; injury to the life and health of other persons who are not road users; causing damage to the environment; damage or destruction of property of road users; damage or destruction of property of other individuals and legal entities; scientific developments regarding the presence in local self-government bodies of the legally established possibility of issuing normative legal acts that determine the principles of policy in the field of road traffic safety in a certain territory.

Key words: road safety, powers of local self-government bodies, traffic, highway safety, vehicle safety, cargo safety, safe behavior.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Воронюк Н.П. Поняття та структура безпеки дорожнього руху. *Юридичний вісник.* 2022. № 5. С. 254-260. URL : http://yurvisnyk.in.ua/v5_2022/28.pdf.

2. Воронюк Н.П. Деякі питання визначення поняття та структури механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник.* 2022. № 6 (47). С. 89-92. URL : http://pjv.nuoua.od.ua/v6_2022/17.pdf.

3. Воронюк Н.П. Генезис розвитку адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони.* Серія: «Право». 2023. № 1 (79). С. 95-100. URL :http://law.stateandregions.zp.ua/archive/1_2023/15.pdf.

4. Воронюк Н.П. Досвід Швеції та Норвегії у залученні органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2023. № 1. С. 263-266. URL : http://www.lsej.org.ua/1_2023/62.pdf.

5. Воронюк Н.П. Зарубіжний досвід ефективності планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство.* 2023. № 1. С. 172-177. URL : http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2023/1_2023/25.pdf.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Воронюк Н.П. Виключення корупційних факторів у діяльності органів місцевого самоврядування щодо визначення перевізників пасажирів на автобусних маршрутах загального користування як необхідна складова для забезпечення безпеки дорожнього руху на території населеного пункту. *Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 12 груд. 2019 р.): у 2 ч. /

редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. Ч. 2. С. 341-345.

7. Воронюк Н.П. Необхідність участі органів місцевого самоврядування в здійсненні цілодобового всеохоплюючого габаритно-вагового контролю. *Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі:* матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 9–10 груд. 2020 р.): у 2 ч. / редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. Ч. 2. С. 274-278.

8. Воронюк Н.П. Взаємодія органів місцевого самоврядування та інших органів публічної адміністрації як необхідна умова забезпечення безпеки дорожнього руху. *Проєктування безпекового середовища громад:* матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 2 липня 2021 року). Донецький державний університет внутрішніх справ. Київ: ТОВ «Компанія ВАІТЕ», 2021. С. 76-79.

9. Воронюк Н.П. Визначення осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху в територіальних громадах. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 95-99).

10. Воронюк Н.П. Органи місцевого самоврядування як суб’єкти забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 249-254).

11. Воронюк Н.П. Превентивна та поставарійна діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та

адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 254-260).

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ……..… 12

ВСТУП……..….... 13

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ……..……. 24

1.1. Історіографія дослідження адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у забезпеченні безпеки дорожнього руху…….…… 24

1.2. Поняття та структура безпеки дорожнього руху як сфери впливу органів місцевого самоврядування по її забезпеченню……..…. 47

1.3. Органи місцевого самоврядування як суб’єкти забезпечення безпеки дорожнього руху……..……..…… 71

Висновки до розділу 1……... 91

РОЗДІЛ 2. МЕХАНІЗМ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ…… 96

2.1. Поняття та структура механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху…….……. 96

2.2. Превентивна діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху……... 115

2.3. Повноваження органів місцевого самоврядування у сфері поставарійної діяльності……... 133

Висновки до розділу 2……..……. 144

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ…… 149

3.1. Зарубіжний досвід здійснення адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху…….. 149

3.2. Напрями удосконалення правового регулювання діяльності уповноважених осіб місцевого самоврядування, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху на території населених пунктів…….……...……. 176

3.3. Шляхи оптимізації взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху……. 196

Висновки до розділу 3……. 211

ВИСНОВКИ……..... 217

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……. 224

ДОДАТКИ…….. 251

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ДСНС	–	Державна служба України з питань надзвичайних ситуацій
ДТП	–	дорожньо-транспортна пригода
Закон про дорожній рух	–	Закон України «Про дорожній рух»
Закон про місцеве самоврядування	–	Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні»
Закон про місцеві адміністрації	-	Закон України «Про місцеві державні адміністрації»
Закон про автомобільні дороги	-	Закон України «Про автомобільні дороги»
Закон про автомобільний транспорт	-	Закон України «Про автомобільний транспорт»
Закон про екстрену допомогу	-	Закон України «Про екстрену медичну допомогу»
КУпАП	–	Кодекс України про адміністративні правопорушення
МВС України	–	Міністерство внутрішніх справ України
НП України	–	Національна поліція України
ПДР	–	Правила дорожнього руху
Укртрансбезпека	–	Державна служба України з безпеки на транспорті

ВСТУП

Обгрунтування вибору теми дослідження. Дорожній рух є частиною повсякденного життя кожної людини. Не залежно від місця перебування: у маленькому селі чи у великому мегаполісі людина щоденно стає учасником дорожнього руху. Основне завдання публічної адміністрації у сфері дорожнього руху - зробити дорожній рух безпечним для людей.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я восьмою причиною смертності в світі є травми, пов'язані з дорожнім рухом. Україна відноситься до країн з високим рівнем смертності на дорогах, оскільки посідає в Європі п'яте місце по смертності внаслідок ДТП.

Визначальним чинником впровадження плідних механізмів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху, є наявність чіткої, високоорганізованої системи органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху. Побудова ефективного механізму забезпечення безпеки дорожнього руху є неможливою без побудови злагодженої, взаємопов'язаної системи органів, кожен з яких має чіткий та зрозумілий функціонал, забезпечений засобами звітності, контролю та відповідальності. Досягнення високого рівня інституційної спроможності всієї системи таких органів можливе лише шляхом забезпечення інституційної спроможності кожного з органів, які входять у систему.

Рекомендації міжнародних інституцій щодо питань побудови системи органів забезпечення безпеки дорожнього руху вказують на необхідність залучення до вказаної системи місцевих, регіональних та державних органів.

Як свідчить світова практика, органи місцевого самоврядування є важливим суб'єктом загальнодержавної системи органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Саме органи місцевого самоврядування є спроможними оперативно та продуктивно вирішувати питання місцевого значення, забезпечувати для підвищення безпеки дорожнього руху зміну транспортного середовища. Проте, сьогодні правове регулювання діяльності

органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порядок взаємодії з іншими суб'єктами публічної адміністрації у вказаній сфері, не сприяють побудові ефективної системи органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Давно назріла необхідність внесення змін до діючого законодавства з метою чіткого визначення повноважень органів місцевого самоврядування, розмежування їх компетенції з іншими суб'єктами публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Окрім вказаного, тема має науково-теоретичне значення, оскільки поглиблює вивчення питань у сфері безпеки дорожнього руху та суб'єктного складу органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху.

Загалом, проблеми безпеки дорожнього руху досліджували О. М. Бандурка, А. І. Берлач, І. В. Борисов, А. П. Васильєв, І. І. Веремеєнко, В. К. Гіжевський, Г. В. Джагупов, Є. В. Додін, О. В. Домашенко, В. В. Доненко, В. В. Єгупенко, В. І. Жульов, Г. Н. Клінковштейн, Л. В. Коваль, В. К. Колпаков, А. Т. Комзюк, Л. М. Кононенко, М. Й. Коржанський, В. А. Мисливий, О. Л. Міленін, О. М. Мойсюк, В. В. Новіков, А. М. Подоляк, М. І. Попов, Р. А. Сайфулін, О. Ю. Салманова, О. С. Фролов, В. К. Шкарупа, О. Н. Ярмиш, Н. М. Ярмиш та ін. Управлінський аспект безпеки дорожнього руху був предметом досліджень В. М. Бесчасного, Б. Ю. Бурбело, М. Ю. Веселова, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, Н. В. Давидової, М. М. Долгополової, В. В. Доненко, Ю. С. Коллера, В. Й. Развадовського, Л. І. Сопільника, Ю. В. Фоміна та інших. Однак, дослідження вказаних учених стосувались суміжних питань забезпечення безпеки дорожнього руху або у наукових працях розкривались окремі аспекти діяльності органів місцевого самоврядування як суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Аналіз діяльності органів місцевого самоврядування здійснювався науковцями поверхнево, оскільки вченими досліджувались більш широкі або вузькі теми.

Таким чином, недостатня розробленість та наявність актуальних проблем адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху, необхідність їх

вирішення з метою досягнення завдань системи безпеки дорожнього руху – зменшення осіб, які померли чи серйозно травмувалися внаслідок дорожньо-транспортних пригод, – визначили напрям даного дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Обраний напрям дослідження ґрунтується на положеннях Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, затверджених Указом Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019; Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. Основні положення роботи спрямовані на реалізацію: Державної цільової соціальної програми національно-патріотичного виховання на період до 2025 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2021 р. № 673; Основних наукових напрямів та найважливіших проблем фундаментальних досліджень у галузі природничих, технічних, суспільних і гуманітарних наук на 2019–2023 рр., затверджених постановою президії Національної академії наук України від 30 січня 2019 р. № 30 (п. 3.4.2.5); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки, затвердженої наказом МВС України від 11 червня 2020 р. № 454, Стратегічного плану розвитку Національної академії внутрішніх справ на 2018–2024 роки, затвердженого рішенням Вченої ради НАВС від 27 лютого 2018 р. (протокол № 3). Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ від 26 листопада 2019 р. (протокол № 23).

Мета і завдання дослідження. *Метою* дисертаційного дослідження є здійснення комплексного аналізу адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху шляхом узагальнення науково-теоретичних підходів, чинного законодавства, практики його застосування, міжнародного досвіду, на основі чого сформулювати теоретико-практичні висновки та пропозиції щодо удосконалення нормативно-правового регулювання у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху та діяльності органів місцевого самоврядування у вказаній сфері.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити такі *завдання*:

- дослідити історіографію дослідження адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху;
- розкрити поняття та структуру безпеки дорожнього руху як сфери впливу органів місцевого самоврядування по її забезпеченню;
- визначити роль та місце органів місцевого самоврядування як суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- сформулювати поняття та розкрити структуру механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху;
- визначити зміст превентивної діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- розкрити повноваження органів місцевого самоврядування у сфері поставарійної діяльності;
- вивчити зарубіжний досвід здійснення адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху та визначити напрями його використання в Україні;
- окреслити напрями удосконалення правового регулювання діяльності уповноважених осіб місцевого самоврядування, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху на території населених пунктів;
- обґрунтувати шляхи оптимізації взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації адміністративних зобов'язань органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Предметом дослідження є адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становлять як загальнонаукові так і спеціальні методи наукового пізнання. *Історико-правовий метод* використано для аналізу історичного досвіду правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.1). *Логіко-семантичний метод* використовувався при визначенні основних термінів, запропонованих у дослідженні (підрозділи 1.2, 2.1, 2.2). *Метод структурного аналізу* використано під час аналізу напрямів діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2), визначення структурних елементів безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.2), видів заходів превентивної діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (підрозділ 2.2). *Метод класифікації* використовувався для упорядкування видів наслідків дорожньо-транспортних пригод (підрозділ 1.2), видів заходів поставарійної діяльності за часом їх вчинення (підрозділ 2.3). За допомогою *методів аналізу та синтезу* визначено прогалини у правовому регулюванні діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (підрозділ 1.3). *Порівняльно-правовий метод* використано при аналізі досвіду зарубіжних країн по залученню органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху (підрозділ 3.1). *Методи систематизації та узагальнення явищ* використовувались при вивченні стану науково-теоретичних досліджень (підрозділ 1.1) та при аналізі результатів проведених опитувань органів місцевого самоврядування (підрозділи 1.3, 2.2, 2.3). У роботі використанні й інші методи наукового пізнання.

Нормативну базу дослідження склали Конституція України, Закон України «Про дорожній рух», Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні», Закон України «Про автомобільні дороги», Закон України «Про

транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності», Кодекс України про адміністративні правопорушення, міжнародні акти, підзаконні нормативно-правові акти України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, нормативно-правові акти Швеції, Норвегії, Австралії, Республіки Корея, США. *Емпіричною базою* дослідження є статистичні дані про безпеку дорожнього руху на території держави та в межах населених пунктів за період 2019-2021 роки; інформаційні листи про оновлення рухомого складу автомобільними перевізниками, які здійснюють перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування, щодо позиції органів місцевого самоврядування про повноваження органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; проведені опитування виконавчих органів міських рад міст-обласних центрів держави, за винятком тимчасово окупованих територій: у 2019 році щодо виконання рекомендацій парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» та у 2021 році щодо фінансування реабілітаційних заходів органами місцевого самоврядування.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що у вітчизняній науці вперше здійснено комплексний аналіз адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, на основі вивчення законодавства, правозастосовної практики, рекомендацій міжнародних інституцій та досвіду зарубіжних держав визначено роль органів місцевого самоврядування у вказаній сфері, виявлено недоліки у правовому регулюванні, розроблено рекомендації щодо їх усунень, визначено шляхи оптимізації функціонування та взаємодії всієї системи органів публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

У результаті дослідження сформульовано ряд висновків та пропозицій, які характеризуються науковою новизною. Основними з них є:

уперше:

- запропоновано визначити напрями діяльності органів публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху: 1) *превентивна діяльність* – це діяльність по запобіганню реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, зменшення їх негативних наслідків; 2) *поставарійна діяльність* – діяльність, спрямована на подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод;

- класифіковано та розкрито види: дій у превентивній діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (аналітичні, планувальні, експертно-оцінювальні, реалізаційні, моніторингові); поставарійних заходів за часом їх вжиття (першочергові, термінові, реабілітаційні);

- запропоновано класифікацію діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в залежності від спрямованості: відносини, що складаються в процесі забезпечення безпеки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності транспортних засобів; відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності вантажів; відносини, що складаються в процесі подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод;

- сформульовано основні напрямки удосконалення нормативно-правового регулювання діяльності органів в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів; розмежування компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих органів державної виконавчої влади; визначення на законодавчому рівні особи, яка є відповідальною за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади.

удосконалено:

- наукові підходи до визначення безпечності як ознаки автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, яка характеризується станом вказаних об’єктів, що визначає їх здатність запобігти настанню дорожньо-транспортних пригод, зменшити їх негативні наслідки, не стати причиною виникнення ДТП;

- теоретичні положення щодо необхідності уточнення видів наслідків дорожньо-транспортних пригод: завдання шкоди життю та здоров’ю учасників дорожнього руху; завдання шкоди життю та здоров’ю інших осіб, які не є учасниками дорожнього руху; завдання шкоди навколишньому-природному середовищу; пошкодження чи знищення майна учасників дорожнього руху; пошкодження чи знищення майна інших фізичних та юридичних осіб;

- наукові розробки щодо наявності в органах місцевого самоврядування законодавчо встановленої можливості видання нормативно-правових актів, які визначають засади політики у сфері безпеки дорожнього руху на певній території;

дістали подальший розвиток:

- понятійно-термінологічний апарат у досліджуваній сфері: поняття «безпека дорожнього руху» (під яким слід розуміти, захищеність учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного середовища, майна від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків), «забезпечення безпеки дорожнього руху» (діяльність публічної адміністрації, спрямована на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання), «безпекова інфраструктура» (до якої необхідно відносити об’єкти, завданням яких є забезпечення безпеки автомобільної дороги, її підвищенню, стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху або вжиття заходів щодо подолання наслідків ДТП), «безпечність транспортного засобу», «безпечний вантаж», «безпечна поведінка учасника дорожнього руху»;

- положення щодо рис адміністративно-правих відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за участю органів місцевого самоврядування: вони виникають в процесі взаємовідносин між учасниками дорожнього руху, іншими суб'єктами, діяльність яких впливає на безпекк дорожнього руху, з органами публічної адміністрації; обов'язковим суб'єктом таких відносин є орган місцевого самоврядування, який представляє публічно-правовий інтерес в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і діє від імені територіальної громади в межах своєї компетенції; вони характеризуються нерівним розподілом обов'язків сторін, тобто учасники дорожнього руху, інші суб'єкти, діяльність яких впливає на безпеку дорожнього руху, зобов'язанні виконувати приписи адміністративно-правових норм, в той же час цей обов'язок кореспондує з обов'язком органів місцевого самоврядування забезпечити реалізацію права на безпеку дорожнього руху для невизначеного кола осіб; мають як адміністративний, так і судово-правовий режим забезпечення законності та правового захисту; правовідносини обмежуються в просторі та реалізуються з метою забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідній території, що відноситься до компетенції органу місцевого самоврядування.

- характеристика зарубіжного досвіду країн з найвищим рівнем безпеки дорожнього щодо участі органів місцевого самоврядування в забезпеченні безпеки дорожнього руху, що надало можливість визначити відповідні пропозиції для України по удосконаленню адміністративно-правового регулювання, які дозволять ефективно виконувати органами місцевого самоврядування повноваження в даній сфері.

Практичне значення отриманих результатів. Сформульовані в дисертації висновки і пропозиції впроваджено та можуть використовуватися в:

– *практичній діяльності* – використання отриманих результатів дозволить покращити практичну діяльність органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху (довідка про впровадження результатів дисертаційного дослідження Державне підприємство

«Фінансування інфраструктурних проектів» Державного агентства інфраструктурних проектів України; довідка про впровадження результатів дисертаційного дослідження Комунального підприємство «Інформатика» (КП «Інформатика») виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 03 лютого 2023 р. № 356-182); довідка про впровадження результатів дисертаційного дослідження Комунального підприємство «Центр організації дорожнього руху» виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 28 лютого 2023 р. № 053/04-03/1565);

– *правозастосовній діяльності* при розробленні проєктів Законів «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо розміщення транспортних засобів на об'єктах благоустрою» (№ 8346 від 11 січня 2023 р.); «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху» (№ 8353 від 12 січня 2023 р.); «Про внесення змін до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій» (№ 8354 від 12 січня 2023 р.); «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху» (№ 8356 від 12 січня 2023 р.) (довідки щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження народного депутата України В.В. Крейденко № 257-23 від 22 лютого 2023 р.; № 258-23 від 22 лютого 2023 р.; № 259-23 від 22 лютого 2023 р.; № 260-23 від 22 лютого 2023 р.);

– *освітньому процесі* – при підготовці та проведенні лекційних, семінарських і практичних занять зі здобувачами вищої освіти з адміністративного права, публічного адміністрування, адміністративної відповідальності, безпеки дорожнього руху (акт Національної академії внутрішніх справ від 28 березня 2023 р.);

– *науково-дослідній сфері* – як основа для подальших досліджень загальноправових питань правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Особистий внесок здобувача. Теоретична складова результатів дисертаційного дослідження та сформовані висновки отримано на підставі особистих досліджень автора. Дисертація являється самостійною науковою працею, де окремі її питання висвітлені вперше у адміністративно-правовій науці, деякі питання викладені в новій інтерпретації з врахуванням сучасного стану та розвитку знань у різних галузях юридичних наук, теорії та практики діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення, висновки та рекомендації, сформульовані у дисертації, доповідалися та оприлюднені у виступах автора на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі» (м. Київ, 12 грудня 2019 р.); матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі» (м. Київ, 9–10 грудня 2020 р.); матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Проєктування безпекового середовища громад» (м. Маріуполь, 2 липня 2021 р.); матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування «Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації в умовах воєнного стану» (м. Київ, 22 лютого 2023 р.).

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, поділених на дев’ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (220 найменувань на 25 сторінках) та додатків (на 74 сторінках). Загальний обсяг дисертації становить 320 сторінок, із яких обсяг основного тексту – 208 сторінок.

РОЗДІЛ 1.
ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

1.1. Історіографія дослідження адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у забезпеченні безпеки дорожнього руху

Згідно інформації ВОЗ щорічно в світі на дорогах 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 жовтня 2020 р. № 1360-р. [2], 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 [2].

Кількість ДТП в Україні продовжує збільшуватись, як і кількість потерпілих в їх результаті. За даними Департаменту патрульної поліції України за 2019 рік зареєстровано 160 675 ДТП, в яких загинуло 3454 особи, у 2020 році зареєстровано 168 107 ДТП, - 3541 загиблих [3]. За день на українських дорогах до початку повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України гинуло в середньому 9 осіб. Найбільше аварій в м. Києві, Одеській, Київській, Дніпропетровській, Харківській областях [3]. Військові дії спричинили до зменшення кількості ДТП у місцевостях, де значна кількість людей евакуювалась до більш безпечних регіонів, однак після повернення – кількість ДТП почала поступово зростати. Війна додала ряд причин, серед яких

вимкнення вуличного освітлення, вимкнення світлофорів тощо, які призвели до зростання кількості ДТП [4].

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].

Отже, статистика свідчить про те, що більшість ДТП з потерпілими відбувається саме на вулицях та дорогах населених пунктів, в зв’язку з чим питання правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху саме у населених пунктах є вкрай актуальним.

Як зауважують науковці та практики, безпека дорожнього руху залишається однією з найбільш виразних в нашій країні [5, с. 23]. Післявоєнна відбудова держави має враховувати вказаний факт.

Велика кількість ДТП та потерпілих від них впливає на економіку та сферу охорони здоров’я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4% валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2015 року), включаючи матеріальні витрати, пов’язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок ДТП [5, с. 7].

Процеси, пов’язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема, шкода, яку несе суспільство від ДТП, займають важливе місце в суспільному житті та потребують глибокого наукового дослідження [6].

За даними ВОЗ кожні 24 секунди хтось гине на дорогах. Травми в результаті ДТП є восьмою причиною смертності у світі [1].

Отже, проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. Цивілізоване суспільство не може існувати без належного задоволення соціальної потреби в просторовому переміщенні засобами автомобільного транспорту. Дорожній рух як соціальна система є первісно небезпечним, заздалегідь аварійним явищем, пов'язаним із автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки. Саме аварійність є показником ефективності державного управління у сфері організації діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху [5, с. 7].

ПДР існують близько двох тисяч років. ПДР стали формуватися ще на початку людської цивілізації. У Стародавньому Римі, наприклад, де одним із поширених засобів пересування були колісниці, на вулицях міста довелося вводити однобічний рух. Перші спроби регулювання на перехрестях робили патриції й торгова знать. Вони посилали попереду себе скороходів, які забезпечували їм свободу просування на перехресті, але це не завжди вдавалося. Проблемою ПДР змушений був займатися навіть сам Гай Юлій Цезар, за указом якого було створено спеціальний загін із вільновідпущеників, який займався регулюванням руху на перехрестях Великого Риму [7, с. 26; 8, с. 28].

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху виникла одночасно з появою автомобіля [9, с. 5; 10, с. 70], а подальше набуття нею особливого значення відбулося в період стрімкого зростання кількості автомобільного транспорту [11, с. 18].

На початку автомобілізації інтенсивність руху була незначна, тож основними чинниками для здійснення безаварійного руху вважалися наявність справного транспортного засобу та уважне ставлення водія до дорожньої ситуації. З часом ці чинники перестали відігравати основну роль, а одним з визначальних стала взаємодія водія з іншими учасниками дорожнього

руху [11, с. 18]. Зі збільшенням інтенсивності руху від водія все частіше потрібні максимум уважності, уміння моментально приймати відповідальні рішення, передбачати дорожню ситуацію тощо [12, с. 113].

Розвиток автомобілебудування призвів та розповсюдження транспортних засобів у всіх сферах людського життя, що поставило питання перед державою про необхідність регулювання дорожнього руху та про необхідність вжиття заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Сукупність органів, до компетенції яких віднесена безпека державного руху формувалась поступово, з урахуванням викликів, які потребували втручання держави у регулювання.

У процесі вироблення єдиного державницького підходу до питання забезпечення безпеки дорожнього руху місцеві органи влади поступово набувають повноважень суб'єктів, які забезпечують безпеку дорожнього руху на місцевому рівні.

Спочатку до відання місцевої влади відносились питання будівництва автодоріг та регулювання дорожнього руху. Так, Адміністративний кодекс УСРР 1927 року відносив до відання округових виконавчих комітетів та міських рад міст видання обов'язкових постанов щодо регулювання вуличного та шляхового руху, будівництва шляхів в законно встановлених межах [13].

В результаті збільшення кількості транспортних засобів, держава стикається з необхідністю видання норм, які регламентують безпеку руху. Спочатку заходи по забезпеченню безпеки дорожнього руху мають безсистемний характер, і присвячені вирішенню того чи іншого нагального питання соціального життя, однак, яке вирішувало проблеми дорожнього руху. Прикладом може слугувати Постанова Ради Міністрів УРСР 1958 року щодо облаштування шляхів у сільській місцевості тротуарами, велосипедними доріжками, павільйонами посадки пасажирів, стоянки автобусів та автомобілів [14]. Постанова передбачала необхідність погодження проектів будівництва автомобільних шляхів з виконкомами місцевих Рад депутатів трудящих та обов'язок виконкомів обласних і районних Рад депутатів трудящих щороку розробляти плани робіт по впорядкуванню і благоустрою

вулиць сільських населених пунктів, по яких пролягають автомобільні шляхи, та забезпечувати їх виконання [14].

У подальшому, нормативні акти, які вирішують питання безпеки дорожнього руху стають більш цілеспрямованими та мають на меті підвищити безпеку дорожнього руху в тій чи іншій сфері суспільного життя. На місцеві органи влади покладаються повноваженнями щодо вжиття заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху у відповідній сфері.

Так, в зв'язку з підвищенням аварійності при перевезенні пасажирів у місця відпочинку спільною постановою Ради Міністрів УРСР, Української республіканської ради професійних спілок 1973 року облвиконкоми, Київський і Севастопольський міськвиконкоми зобов'язано визначити основні маршрути руху транспорту в місця масового відпочинку трудящих і забезпечити контроль за станом шляхів та організацією руху на цих маршрутах [15]. Відповідно до Постанови Ради Міністрів УРСР «Про стан і заходи по поліпшенню використання автомобільного транспорту на перевезенні сільськогосподарської продукції врожаю 1973 року» облвиконкоми зобов'язані були на період збирання і перевезення сільськогосподарської продукції створити на основних шляхах та вузлових населених пунктах контрольні пости для нагляду за роботою автотранспорту і додержанням водіями правил шляхового руху [16].

У 1969 році затверджується Статут Автомобільного транспорту УРСР [17], згідно якого автомобільні шляхи загального користування на території УРСР підрозділяються на шляхи загальнодержавного та республіканського (знаходяться у віданні Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР) і місцевого значення (знаходяться у віданні Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР і виконавчих комітетів місцевих Рад депутатів трудящих). Автомобільні шляхи в межах міст і селищ міського типу знаходяться у віданні відповідних виконавчих комітетів Рад депутатів трудящих. Суб'єкти, у відання яких знаходяться автомобільні шляхи, зобов'язані утримувати автомобільні шляхи, всі шляхові споруди, автошляхові знаки, покажчики та інші технічні засоби

регулювання руху, які знаходяться в їх віданні, у стані, що забезпечує безперешкодний і безпечний рух автомобілів, а також вживати необхідних заходів до поліпшення руху на цих шляхах. Статутом передбачено ряд заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, які покладені на виконавчі комітети Рад депутатів трудящих: обладнання перонів на автовокзалах захисними засобами, обладнання стоянок для автобусів, павільйонів очікування для пасажирів. Статутом також встановлювався порядок організації автобусних маршрутів за погодженням з виконавчими комітетами міських, районних Рад депутатів трудящих місцевих (міських, приміських і внутрірайонних), – з виконавчими комітетами обласних Рад депутатів трудящих (міжміських внутріобласних) [17].

Правила користування та охорони автомобільних шляхів і шляхових споруд 1978 року передбачали, що контроль за виконанням цих Правил покладається на шляхові організації Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР, органи Міністерства внутрішніх справ УРСР та виконавчі комітети місцевих Рад народних депутатів [18].

Заходами по зниженню шуму на промислових підприємствах, в містах і інших населених пунктах 1978 року Міністерству внутрішніх справ УРСР Облвиконкомам, Київському і Севастопольському міськвиконкомам передбачено забезпечити збільшення обсягу робіт по впровадженню електронно-обчислювальної техніки та інших автоматизованих і телемеханічних систем управління шляховим рухом на головних магістралях великих міст республіки [19].

Заходами по дальшому вдосконаленню підготовки водіїв автотранспортних засобів 1984 року передбачено міністерству освіти УРСР і виконкомам обласних, Київської та Севастопольської міських Рад народних депутатів забезпечити дальше поліпшення якості навчання учнів автосправи у загальноосвітніх школах [20].

Комплексною програмою профілактики захворювань і формування здорового способу життя населення Української РСР на період до 2000 року,

яка була затверджена у 1989 році, Мінтрансу УРСР, Міністерству охорони здоров'я УРСР, облвиконкомам, Київському і Севастопольському міськвиконкомам передбачено забезпечити передрейсовий огляд водіїв пасажирських і вантажних транспортних засобів силами медичних працівників на госпрозрахунковій основі [21].

Також, законодавством передбачалась співпраця місцевої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху з громадською організацією – Українським республіканським добровільним товариством автомотолюбителів, діяльність якого була направлена на популяризацію технічних і юридичних знань в галузі безпеки шляхового руху, пропаганду правил шляхового руху і утримання транспортних засобів, кращих прийомів їх водіння та обслуговування; сприяння поліпшенню якості початкової підготовки, а також систематичному підвищенню кваліфікації водіїв – власників автомобілів, мотоциклів і моторолерів; поширення передового досвіду в галузі безпеки шляхового руху [22], в тому числі шляхом включення представників Українського республіканського добровільного товариства автомотолюбителів до складу обласних і районних комісій по безпеці шляхового руху, а також залучення їх до проведення технічного огляду автомототранспортних засобів, що належать громадянам, і до роботи в комісіях по розгляду справ порушників правил шляхового руху [23].

Крім того за радянських часів було прийнято декілька нормативних актів, які стосувалися виключно питання підвищення безпеки дорожнього руху: «Про заходи по запобіганню шляхово-транспортним пригодам і зниженню тяжкості їх наслідків» [24], Про роботу міністерств, відомств УРСР і облвиконкомів по запобіганню аварійності на транспорті [25]. На органи місцевої влади у вирішенні питань підвищення безпеки дорожнього руху покладались обов'язки щодо аналізу причин аварійності та вжиття заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху, в тому числі, при будівництві автошляхів в межах населених пунктів, вжиття заходів по боротьбі з водінням в нетверезому стані,

впровадження автоматизованих систем управління шляховим рухом у містах Києві, Донецьку та Одесі [25].

Також, спеціальні законодавчі акти про ради народних депутатів, які регламентували повноваження сільських, селищних, міських, районних та обласних рад, передбачали компетенцію вказаних органів місцевої влади в сфері безпеки дорожнього руху.

Обласна Рада народних депутатів:

– здійснює контроль за діяльністю транспортних підприємств і організацій вищестоящого підпорядкування по обслуговуванню населення;

– вживає заходів до гарантування безпеки дорожнього руху [26].

Районна Рада депутатів трудящих:

– керує будівництвом і ремонтом автомобільних шляхів місцевого значення на території району, сприяє будівництву і правильній експлуатації автомобільних шляхів загальнодержавного, республіканського і обласного значення;

– здійснює контроль за діяльністю транспортних підприємств і організацій вищестоящого підпорядкування по обслуговуванню населення району;

– затверджує маршрути і графіки руху місцевого транспорту;

– контролює роботу по гарантуванню безпеки руху транспорту і пішоходів [27].

Міська Рада депутатів трудящих:

- здійснює контроль за діяльністю транспортних підприємств і організацій вищестоящого підпорядкування по обслуговуванню населення міста;

- затверджує правила користування, маршрути і графіки руху внутріміського транспорту;

- контролює роботу по гарантуванню безпеки руху транспорту і пішоходів [28].

Селищна Рада народних депутатів:

– організує будівництво і ремонт шляхів місцевого значення, мостів, переправних засобів, здійснює контроль за їх справним станом;

– здійснює контроль за виконанням колгоспами, радгоспами, підприємствами та іншими організаціями планів будівництва і ремонту автомобільних шляхів;

– вживає заходів до благоустрою, озеленення шляхів і збереження насаджень, забезпечує встановлення дорожніх знаків у підпорядкованих їй населених пунктах та на роздоріжжях;

– контролює роботу транспортних організацій по обслуговуванню населення автомобільним та іншими видами транспорту на території Ради;

– сприяє у здійсненні заходів по безпеці дорожнього руху [29].

Сільська Рада народних депутатів:

– організує будівництво і ремонт шляхів місцевого значення, мостів, переправних засобів, здійснює контроль за їх справним станом;

– здійснює контроль за виконанням колгоспами, радгоспами, підприємствами та іншими організаціями планів будівництва і ремонту автомобільних шляхів;

– вживає заходів до благоустрою, озеленення шляхів і збереження насаджень, забезпечує встановлення дорожніх знаків у підпорядкованих їй населених пунктах та на роздоріжжях;

– контролює роботу транспортних організацій по обслуговуванню населення автомобільним та іншими видами транспорту на території Ради;

– сприяє у здійсненні заходів по безпеці дорожнього руху [30].

Таким чином, основним виконавцем заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху в системі місцевих органів влади були обласні ради депутатів, на які було покладено завдання по вжиттю заходів до гарантування безпеки дорожнього руху. На районні та міські ради було покладено обов’язок щодо контролю заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху, в той же час сільські та селищні ради лише сприяли у здійсненні заходів.

07 грудня 1990 р. було прийнято Закон «Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР та місцеве самоврядування» [31], яким було закладено підвалини розвитку місцевого самоврядування в Україні, однак він не передбачав компетенцій органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. До повноважень сільської, селищної, міської Ради народних депутатів в сфері транспорту було віднесено:

– здійснення в межах своїх повноважень контролю за діяльністю підприємств (об'єднань) і організацій транспорту, незалежно від їх підпорядкування та форм власності, а також за організацією обслуговування пасажирів на автовокзалах і залізничних вокзалах, причалах (пристанях), в аеропортах;

– забезпечення розвитку на відповідній території мережі автомобільних шляхів загального користування та їх утримання, обладнання технічними засобами регулювання дорожнього руху і засобами зв'язку, спорудження будинків і приміщень для служби ремонту і утримання шляхів, а також підприємств громадського харчування, автомотосервісу і відпочинку пасажирів [31].

З прийняттям Закону України від 26 березня 1992 р. № 2234-XII «Про внесення змін до Закону Української РСР «Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР» та місцеве самоврядування» вказані функції в узагальненому вигляді були покладені на виконавчі комітети сільських, селищних, міських рад [32].

Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР також не наділив органи місцевого самоврядування повноваженнями суб'єктів, до компетенції яких належить забезпечення безпеки дорожнього руху [33].

Разом з тим, прийнятий у 1993 році Закон України «Про дорожній рух» встановив, що органи місцевого самоврядування паралельно з органами місцевої державної влади є суб'єктами, які забезпечують безпеку дорожнього руху та визначив компетенції органів законодавчої та виконавчої влади

Республіки Крим, областей та міст республіканського підпорядкування; міської та районної Ради народних депутатів і міської та районної виконавчої влади; селищної та сільської Ради народних депутатів та їх виконавчих органів [34].

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо діяльності Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства надзвичайних ситуацій України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується через відповідних міністрів» від 16 жовтня 2012 р. № 5459-VI було змінено формулювання «виконавчої влади» на «державні адміністрації». При цьому, будь-яких намагань упорядкувати повноваження органів місцевого самоврядування та органів місцевої виконавчої влади зроблено не було [35].

На даний час нормативне регулювання повноважень органів місцевого самоврядування залишається на такому ж рівні, що й на дату прийняття Закону України «Про дорожній рух».

Таке регулювання повноважень органів місцевого самоврядування та органів місцевої державної влади пов’язане в першу чергу з тим, що за радянських часів місцеві ради народних депутатів фактично не були органами місцевого самоврядування, а виконували роль місцевих органів виконавчої влади.

В зв’язку з чим, при прийнятті Закону України «Про дорожній рух» повноваження органів місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування визначенні аналогічними.

Необхідно відмітити, що проблема розмежування компетенції органів місцевого самоврядування та органів місцевої виконавчої влади притаманна не лише сфері безпеки дорожнього руху.

Як вказує В. Г. Сисоєва проблеми розмежування повноважень та питання взаємодії органів місцевого самоврядування і місцевих державних адміністрацій в українській системі місцевої влади існують із часу заснування цієї системи, тобто ще з 1992 р., коли відбулося роздержавлення місцевих Рад

народних депутатів, у результаті чого з'явились дві системи органів місцевої влади: органи місцевого самоврядування та місцеві державні адміністрації [36].

О. М. Бабич відзначав, що розподіл повноважень між органами місцевого самоврядування та місцевими органами виконавчої влади здійснюється без достатньої послідовності та необхідного взаємоузгодження законодавчих актів, прийнятих у різні часи та з різних питань організації місцевого самоврядування і виконавчої влади на місцях. В зв'язку з чим одним із найбільш пріоритетних завдань сьогодення продовжує залишатися законодавче врегулювання проблем, пов'язаних із реформуванням системи місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування країни з одночасним розмежуванням їхніх повноважень [37, с. 111].

І. П. Голосніченко наголошує на тому, що питання про розмежування функцій та повноважень місцевих державних адміністрацій і органів місцевого самоврядування виникають тому, що ці органи часто вступають у конфлікти між собою через різне розуміння межі здійснення ними функцій та повноважень [38, с. 67].

В. Б. Авер'янов відзначав проблематику застарілого підходу в доктрині адміністративного права [39, с. 11]. На думку вченого, вирішальна роль у правовому регулюванні взаємин між державою та людиною належить галузі адміністративного права, норми якої мають забезпечувати конкретне застосування конституційних приписів щодо різноманітних прав і свобод громадян в їх численних стосунках з органами виконавчої влади, місцевого самоврядування, посадовими особами, адже дотепер у національній доктрині адміністративного права, на жаль, переважають колишні радянські або, умовно кажучи, «неорадянські» підходи й догми [39, с. 12].

В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравчик, О. М. Жук; І. І. Риндюк в дослідженні питання забезпечення безпеки дорожнього руху також зазначають, що вітчизняне правове поле у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є специфічно ускладненою пострадянськими регіональними тенденціями розвитку [5, с. 23].

Така ситуація щодо нормативного регулювання в сфері безпеки дорожнього руху пов’язана в тому числі й з відсутністю комплексних наукових досліджень з питань компетенції органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

О. В. Сапронов у своїх роботах, присвячених забезпеченню транспортної безпеки доводить, що одним з основних завдань сучасної держави є забезпечення належного рівня транспортної безпеки [40, с. 87]. Це підтверджується увагою, що приділяється сьогодні в розвинених країнах світу питанням транспортної безпеки, зокрема безпеки дорожнього руху, а також зумовлено незаперечним значенням транспорту для будь-якої сучасної країни [40, с. 88]. Зважаючи на необхідність інтеграції в європейське та світове співтовариство, Україна має приділяти питанням транспортної безпеки пильну увагу. Крім цього слід зауважити, що Україна виявляє найвищий транзитний рейтинг у Європі [41, с. 96-97]. Відповідно вона може отримувати від транзиту й надання інших видів транспортних послуг значний прибуток за умови побудови надійної системи транспортної безпеки. Це також зумовлює важливість питань транспортної безпеки для України [8, с. 31].

В. М. Бесчасний вказує, що подальше підвищення швидкостей транспортних засобів, різке збільшення автопарку, реалізація нових принципів руху ставлять на порядок денний питання розроблення основних напрямків підвищення безпеки сучасних транспортних систем [42, с. 11]. Проблема стає особливо актуальною у зв’язку з інтеграцією України в європейський транспортний простір, де суворо відстежується виконання обов’язків держави перед громадянами щодо безпечного пересування на території держави та за її межами, де діють свої стандарти стосовно безпеки пасажирів, виплат відшкодувань у разі затримок рейсів, аварій та катастроф. Ситуація підсилюється високим ступенем зносу транспортних засобів, що постійно зростає, цілеспрямованим ігноруванням вимог і норм безпеки учасниками транспортного процесу [42, с. 12].

Проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в сучасний період, як зазначив М. В. Лазаренко, стають частиною комплексу соціально-економічних і демографічних завдань держави. Це завдання насамперед полягає у скороченні кількості загиблих у ДТП [8, с. 45]. Традиційно це завдання полягає в зниженні потенційної небезпеки ризиків у дорожньому русі, створенні більш безпечного середовища, забезпечення дотримання ПДР [8, с. 46].

При цьому, роль органів місцевого самоврядування у забезпеченні безпеки дорожнього руху має ставати більш суттєвою, повноваження та відповідальність органів місцевого самоврядування, як органів, які здатні вирішувати питання місцевого значення в межах Конституції і законів України, розширюватись. Нормативно-правова база в сфері безпеки дорожнього руху має бути приведена до вимог Європейського Союзу. При цьому доцільно врахувати практику ефективного задіяння органів місцевого самоврядування, удосконалення їх діяльності у адміністративно-правовому регулюванні безпеки дорожнього руху. Важливим елементом у цій сфері є також, наявність державного захисту законних інтересів громадян у зазначеній вище сфері [43, с. 106].

Є. В. Скрипа зазначає, що для того щоб процес удосконалення та розвитку інституту забезпечення безпеки дорожнього руху здійснювався ефективно та грамотно, він має спиратися на якісне науково-теоретичне підґрунтя [44, с. 22].

Як вказують науковці, забезпечення безпеки дорожнього руху – як один із напрямів діяльності органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху будь-якої держави, є досить складним об’єктом не лише державного управління, але й наукових досліджень [5, с. 15].

Дослідженню питань у сфері безпеки дорожнього руху присвячено досить значна кількість наукових робіт. В наукових роботах досліджувались ті чи інші аспекти діяльності ДАІ, Національної поліції України, питання притягнення до адміністративної, кримінальної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, безпеки автомобільного транспорту зокрема,

профілактики дорожньо-транспортного травматизму, правосвідомості учасників дорожнього руху тощо.

Важливі аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху досліджувалися багатьма відомими правниками. В основу наукових праць О. М. Бандурки, А. Т. Комзюка, О. М. Мойсюка, В. В. Новікова, А. М. Подоляки та М. І. Попова покладено проблеми профілактики правопорушень на автомобільному транспорті. О. Л. Міленін і Л. М. Кононенко займалися питанням правосвідомості учасників дорожнього руху. Предметом наукових досліджень І. І. Веремеєнка, О. В. Домашенка, С. М. Гусарова, В. В. Єгупенка, Р. А. Сайфуліна, О. Ю. Салманової та О. С. Фролова стала адміністративна діяльність Державної автомобільної інспекції. Управлінський аспект безпеки дорожнього руху розглядали В. М. Бесчастний, В. Й. Развадовський, А. О. Собакарь; нормативно-правовий – А. І. Берлач, А. П. Васильєв, В. К. Гіжевський, Г. В. Джагупов, В. В. Доненко, Г. Н. Клінковштейн, Л. В. Коваль, О. Н. Ярмиш; адміністративно-деліктний – Є. В. Додін, В. І. Жульов, В. К. Колпаков, В. Й. Развадовський, В. К. Шкарупа; кримінально-правовий – І. В. Борисов, М. Й. Коржанський, В. А. Мисливий, Н. М. Ярмиш та ін.

Серед значної кількості наукових здобутків щодо питання забезпечення безпеки дорожнього руху, доцільно звернути увагу на дослідження, які є дотичними до теми дисертаційного дослідження, та певні аспекти яких будуть висвітлюватися автором у відповідних розділах.

Значний вклад у питанні дослідження визначення поняття «безпека дорожнього руху» здійснили К. Самопал та Ю. Коллер, які зазначають, що безпека дорожнього руху становить собою багатогранне соціальне явище, що об’єднує в собі низку складових, а саме соціальної, нормативно-правової, інституційної, технічної, економічної, деліктної та наукової [45, с. 72]. Науковці розкрили підходи до визначення, дали аналіз кожному із підходів та узагальнили відповідне поняття.

О. В. Степанов у дисертації «Концепція безпеки автомобільних транспортних засобів у транспортному процесі з урахуванням закономірностей впливу фактора людини» [46] визначив, що безпека автотранспорту в транспортному процесі спрямована на досягнення: безпеки життя, здоров'я пасажирів під час здійснення перевезення, а також посадки, висадки та очікування автотранспорту, придатного для перевезення людей; безпеки перевезення вантажів та багажу, включаючи обмеження на переміщення небезпечних і негабаритних вантажів, спеціалізацію автотранспортних засобів для переміщення таких вантажів, розробку окремих маршрутів та встановлення обмежень за графіком використання магістралей загального призначення; безпеки експлуатації й функціонування транспортних об'єктів і засобів, регламентуючи вимоги до їх стану та проведення комплексу робіт із ремонту й обслуговування, унеможливлюючи доступ до небезпечних об'єктів, тобто небезпечних через особливості свого функціонування для оточення, а також порушення нормальних умов, функціонування яких може спричинити аварії або техногенні катастрофи; охорони громадського порядку на автотранспорті – сукупності установлених і перебуваючих під охороною держави правил поведінки на автотранспорті та у громадських місцях з метою реалізації прав громадян на безпечне переміщення, внаслідок якого задовольняються їхні відповідні інтереси, а також потреби державного розвитку; безпечного стану дорожніх умов шляхом розробки та впровадження організаційних, інженерно-технічних заходів, спрямованих на забезпечення збереження життя і майна учасників дорожнього руху, приведення у належний стан доріг, вулиць та залізничних переїздів, удосконалення організації руху автотранспорту, усунення причин виникнення ДТП тощо [46, с.51-52].

Д. К. Медведєвим у роботі «Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом» удосконалено положення щодо необхідності одночасного застосування органами державної влади прямих та непрямих методів для здійснення державного регулювання і контролю за перевезенням вантажів автомобільним транспортом [47].

З огляду на вивчення питань шкоди, завданої ДТП, в контексті дослідження питання поняття та структура безпеки дорожнього руху як сфера впливу органів місцевого самоврядування по її забезпеченню, актуальними є роботи науковців щодо суб'єктного складу учасників дорожнього руху та наслідків ДТП.

І. В. Бригадир здійснив комплексне дослідження правового регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту. Науковець запропонував юридичну характеристику права екологічної безпеки, проаналізував міжгалузевий інститут правового регулювання суспільних відносин, що виникають щодо забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту, надав визначення та класифікацію загроз екологічній безпеці в автотранспортній галузі, висвітлив основні правові заходи та засоби попередження негативного впливу автомобілів на життя і здоров'я людини й довкілля, визначив основні завдання та способи впливу державних і недержавних органів на стан гарантованості екологічної безпеки, дослідив роль юридичної відповідальності в цій сфері [48].

О. М. Резнік у науковому дослідженні «Взаємодія органів місцевого самоврядування в організації автобусних пасажирських перевезень в умовах міської агломерації» дослідив теоретико-методологічні та практичні аспекти організації та управління системою автобусних пасажирських перевезень за умов міської агломерації. Науковцем визначено основні етапи еволюційних змін в міській агломерації, їх вплив на стан організації автобусних пасажирських перевезень у межах агломерації. Проаналізовано сфери, напрями та форми взаємодії органів місцевого самоврядування і учасників організації автобусних пасажирських перевезень як чинників впливу на процеси пасажирських перевезень. Визначено основні завдання в забезпеченні якості управління процесами системи перевезень [49].

О. В. Пефтієв, який досліджував адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту визначив ряд проблем у нормативно-правовому регулюванні, а саме відсутність чіткого розмежування

компетенції і повноважень органів влади всіх рівнів у сфері функціонування автомобільного транспорту; конкретного змісту діяльності органів місцевого самоврядування з організації транспортного обслуговування населення; механізму практичної реалізації надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; форм і напрямів державної підтримки галузі; механізму формування конкурентного середовища у галузі, в тому числі конкурентного доступу перевізників на маршрутну мережу і принципи договірних відносин між операторами міських пасажирських перевезень та органами місцевого самоврядування [50, с. 43].

Є. І. Гусєва у своїй роботі «Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху» [51] зазначає, що відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають свою специфіку, незалежно від наявності права на керування транспортним засобом, самого транспортного засобу, особи є учасниками дорожнього руху різних категорій: водії, пасажири, пішоходи [52, с. 12].

В. А. Головко права учасників дорожнього руху пропонує розуміти як нормативно закріплені можливості громадян щодо їх активної участі в дорожньому русі, акцентує увагу на необхідності розвитку інституту громадського контролю та визначає основні завдання громадських організацій, підкреслює необхідність прийняття Закону України «Про громадський контроль у сфері дорожнього руху» [53, с. 9].

Також, актуальними є роботи науковців, які досліджували окремі питання забезпечення безпеки дорожнього руху, та які є напрямками діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Л. Ю. Весєлова вивчаючи питання гарантій безпеки дорожнього руху, зазначила, що профілактика, яка полягає у вихованні правосвідомості в учасників дорожнього руху є гарантією безпеки дорожнього руху. Автор вказує, що серед багатьох сучасних проблем автомобілізації практично всіх галузей економіки важливе місце в належному забезпеченні безпеки дорожнього руху займають питання створення сприятливого морального

клімату на дорожньо-транспортній мережі, котрий в значній мірі залежить від культури (етики) взаємин громадян, які є учасниками дорожнього руху, – водіїв, пішоходів, пасажирів, працівників державної автоінспекції, працівників патрульної поліції [54, с. 3-4]. Даний висновок є актуальним і для органів місцевого самоврядування, адже одним із напрямків діяльності вказаних суб'єктів публічної адміністрації має стати саме забезпечення виховання правосвідомості учасників дорожнього руху.

О. Л. Міленін відзначив, що принципове значення має дослідження не тільки рівня правосвідомості окремих груп населення, але й ступеня правосвідомості в галузі дорожнього руху загалом, її якісних характеристик щодо всіх громадян. Науковець прийшов до висновку, що саме від виховання у громадян звички дотримуватись елементарних правил безпеки дорожнього руху часто залежить життя їх самих і життя оточуючих. У такій ситуації роль виховної функції помітно підвищується і ставить її в один рівень з іншими основними функціями правосвідомості [55, с. 16].

Щодо питання адміністративно-правового механізму діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху необхідно відзначити такі роботи науковців.

Я. І. Маслова досліджуючи питання адміністративно-правових засад управління у сфері автомобільних доріг в Україні визначила, що формами організації діяльності у сфері автомобільних доріг є: а) видання нормативно-правових актів управління (правотворча діяльність); б) правозастосовна діяльність; в) укладення адміністративних договорів; г) організаційні дії; д) матеріально-технічне забезпечення [56].

Р. І. Михайлов у дисертаційному дослідженні «Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах» проаналізував розвиток нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в радянський період та період незалежної України та зазначив, що із прийняттям значної кількості законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху виникла нагальна потреба

в уніфікації законодавства шляхом підготовки його нової редакції, необхідність якої обумовлена новими і якісними перетвореннями наявних у дорожньому русі відносин, потребою їх більш чіткої регламентації, що пов'язано з перебудовою радянської адміністративно-правової моделі правовідносин на публічно-правову [57].

Г. В. Галімшина досліджуючи питання системи органів державного контролю на автомобільному транспорті в Україні визначила, що остання за функціональною спрямованістю складається з органів загальної, спеціальної та спеціалізованої компетенції. Автор зазначає, що органи місцевого самоврядування як й інші суб'єкти здійснюють загальний контроль. Так вона вказує, що загальний контроль здійснюють практично всі органи державної влади, адже функція контролю притаманна будь-якій управлінській діяльності і є невід'ємною її частиною. Це Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, Рада міністрів АРК, Мінтрансзв'язку України, місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, координаційні ради з питань безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України, Раді міністрів АРК, обласних, Київській і Севастопольській міських та районних державних адміністраціях [58].

Дослідження щодо визначення переліку суб'єктів, які здійснюють забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснювали В. М. Бесчасний, Б. Ю. Бурбело, М. Ю. Веселов, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, Н. В. Давидова, М. М. Долгополова, В. В. Доненко, Ю. С. Коллер, В. Й. Развадовський, Л. І. Сопільник, Ю. В. Фомін та інші.

Необхідно відмітати, що науковці, які здійснювали комплексний аналіз діяльності суб'єктів публічного адміністрування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, включали органи місцевого самоврядування до переліку таких суб'єктів.

Разом з тим, проблематика адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху комплексно не досліджувалась. Переважна більшість вчених у

своїх доробках або висвітлюють її фрагментарно, або не торкаються зовсім. Таким чином, незважаючи на значну кількість наукових робіт у сфері безпеки дорожнього руху, питання ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні безпеки дорожнього руху на даний час досконало не досліджено.

Л. І. Сопільник вказував, що систему суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління. Державними є суб'єкти управління, що визначають умови та межі безпеки дорожнього руху як на державному, так і на регіональному рівні. Громадськими є суб'єкти управління, що визначають умови та межі безпеки дорожнього руху на місцях, – органи місцевого самоврядування та громадські організації [59].

Здійснюючи системно-структурну характеристику загально-державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху на регіональному рівні М. М. Довгополова відзначила, що на регіональному рівні управління сферою забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюють обласні державні адміністрації (відділ управління транспортом та зв'язком) та місцеві органи самоврядування (виконавчі органи сільських, селищних та міських рад) [60, с. 28–29].

Обґрунтовуючи висновок про необхідність вдосконалення правового регулювання безпеки дорожнього руху С. М. Гусаров зазначає про необхідність вдосконалення правового регулювання розмежування повноважень органів державного і громадського управління щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та вказує, що особливостями правового регулювання державного та громадського управління є те, що позитивні зобов'язання і заборони містяться, в основному, у нормах, якими визначаються повноваження органів виконавчої влади, а дозволи – у нормах, які регламентують повноваження представницьких органів, а також органів виконавчої влади, зокрема Державної автомобільної інспекції, у частині, що регулює здійснення громадянами спеціального права – права на управління транспортним засобом [61, с. 35]. Автор пропонує

визначати суб'єктів державного управління безпекою дорожнього руху у широкому та вузькому сенсах. У широкому сенсі суб'єкти державного управління – усі ті державні органи, які мають повноваження у сфері управління безпекою дорожнього руху. У вузькому сенсі – ті суб'єкти державного управління, до повноважень яких належить забезпечення безпеки дорожнього руху [61, с. 45].

Подібної позиції дотримується В. Й. Развадовський, який вказує, що доцільно виділити інституційні, звичайні і спеціальні суб'єкти адміністративно-правового регулювання. До інституційних суб'єктів регулювання можна віднести, насамперед, Верховну Раду України, органи місцевого самоврядування. Останні – сільські, селищні, міські ради. Звичайні суб'єкти адміністративно-правового регулювання транспортної системи: Міністерство транспорту України та його органи (наприклад, Укравтодор, Укрзалізниця, Укрморрічфлот та інше), міністерства, відомства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади. Наприклад, державна технічна інспекція Державного комітету по житлово-комунальному господарству, управління (відділи) транспорту місцевих державних адміністрацій та інше. До спеціальних суб'єктів адміністративно-правового регулювання можна віднести Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України (далі – ДАІ), військову інспекцію безпеки дорожнього руху Збройних Сил України та інші формування, службу безпеки дорожнього руху Держкомкордону України, Службу правопорядку у Збройних Силах України, громадські формування [62, с. 91–92].

Є. В. Скрипа, здійснюючи детальний аналіз діяльності вищих органів державної влади, органи місцевого самоврядування та органи місцевої виконавчої влади ототожнює, та зазначає лише, що на місцях питаннями забезпечення безпеки на автомобільному транспорті займаються територіальні підрозділи центральних органів виконавчої влади, а також органи місцевої влади, до яких належать органи місцевого самоврядування та місцеві державні адміністрації [63, с. 128].

Найбільш детально питання правового статусу органів місцевого самоврядування як суб'єктів, які здійснюють діяльність у сфері безпеки дорожнього руху, відзначив Т. О. Гуржій дослідивши у своїй дисертації питання державної політики безпеки дорожнього руху [64, с. 31]. Науковець вказав, що обов'язковою передумовою формування ефективної політики безпеки дорожнього руху є визначення кола учасників цього процесу. Органи місцевого самоврядування автор відніс до суб'єктів, які формують основу правової політики безпеки дорожнього руху [65, с. 95-100].

Т. О. Гуржій зауважив, і дане твердження є актуальним і на даний час, що нині в Україні функціонує громіздка децентралізована система адміністрування сферою безпеки дорожнього руху, котра залишилась майже незмінною з радянських часів. Як і багато років тому, її визначальними рисами є державна монополія на окремі засоби виробництва, зосередження великого обсягу контрольно-наглядових і дозвільних повноважень «під дахом» поліцейської структури, зародковий стан громадського контролю, відсутність органу влади, відповідального за реалізацію галузевої політики в цілому. Не будучи адаптованою до соціально-економічних реалій нового часу, ця система вичерпала свій потенціал і здатність до саморозвитку [64, с. 30–34].

Таким чином, проаналізувавши наведені та інші наукові праці можна дійти висновку, що не дивлячись на те, що сьогодні існує доволі велика кількість напрацювань у сфері безпеки дорожнього руху, однак вони не в достатній мірі розглядають питання щодо діяльності у цій сфері органів місцевого самоврядування, структури механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху, у наявних працях не представлено комплексного наукового дослідження адміністративно-правових засад діяльності саме органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

На підставі здійсненного дослідження, з урахуванням усього історичного досвіду на теренах України (УРСР), можна зробити висновок, що діяльність органів місцевого самоврядування як на законодавчому рівні так і наукових

роботах ототожнювалась з діяльністю місцевих органів виконавчої влади. Такий стан пов'язаний з радянською спадщиною, яка знівелювала діяльність органів місцевого самоврядування, уподібнила їх до органів місцевої виконавчої влади. Нормативне регулювання повноважень органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язане з наслідками системної побудови органів державної влади за радянських часів та нерозмежованістю повноважень, якими радянська держава наділяла місцеві ради народних депутатів та їх виконавчі органи, між органами місцевої виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

З урахуванням історичного моменту, наразі, набуває особливо важливого значення відхід від застарілого радянського підходу та, з урахуванням кращих світових практик, визначення засад адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування. Тому, важливим є розроблення теоретичних положень науки адміністративного права, сучасних концепцій, структури механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху, що стане основою для вдосконалення положень чинного законодавства щодо діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

1.2. Поняття та структура безпеки дорожнього руху як сфери впливу органів місцевого самоврядування по її забезпеченню

Стаття 1 Закону України «Про дорожній рух» вказує, що Законом урегульовані суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів - учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання [34].

Термін «безпека дорожнього руху» широко вживається й в інших нормативних актах: Законі України «Про автомобільний транспорт» [66] Правилах дорожнього руху [72], Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [67], Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [2] та інших.

Разом з тим, поняття «безпека дорожнього руху» нормативно не закріплено ні в Законі про дорожній рух, ні в інших нормативно-правових актах.

В зв'язку з цим, більшість науковців, предмет досліджень яких стосуються безпеки дорожнього руху, не зважаючи на аспекти такого дослідження: кримінально-правова чи адміністративна відповідальність, діяльність органів Національної поліції чи інших органів у сфері безпеки дорожнього руху, відзначають вказану прогалину у законодавстві як одну з проблем, яку необхідно вирішити для ефективного правового регулювання сфери забезпечення безпеки дорожнього руху [68, с. 255-256].

При цьому, кожен з науковців підтримує ту чи іншу позицію інших дослідників або наводить своє визначення поняття безпеки дорожнього руху.

Детальний аналіз наукових підходів до визначення поняття «безпека дорожнього руху» було здійснено Ю. С. Коллером та А. О. Собакарь. Проаналізувавши існуючі підходи до дефініції «безпека дорожнього руху» науковці виділили сім основних наукових напрямків щодо визначення вказаного терміну, а саме безпека дорожнього руху як умова реалізації державою намічених цілей в області соціально-економічної політики ; як умова стійкості учасника дорожнього руху до загрози від аварійності в дорожньо-транспортних пригодах; як пріоритет міжнародної безпеки; як умова припинення нелегальних видів економічної діяльності (шахрайство, контрабанда наркотиків, крадіжки вантажів та транспортних засобів); як система суспільних відносин; як складова національної безпеки; як стан даного процесу щодо захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод [69, с. 203].

Кожен із запропонованих підходів має право на існування, і обґрунтовано застосовується науковцями для розуміння цього явища в контексті проблематики дослідження.

Аналізуючи визначення поняття «безпека» Ліпкан В.А. зазначає про складність даного поняття, його багатоаспектність та визначає три групи напрямів визначення вказаного: нормативно-правова, доктринальна та енциклопедична [70].

Разом з тим, можна погодитись з думкою Борисова В.І. та Пащенко О.О. про те, що автори енциклопедій та словників є науковцями, а тому є підстави для виділення лише двох груп напрямів: легальної (нормативної) та наукової (доктринальної) [71].

Поняття «безпека дорожнього руху» як один із аспектів «безпеки» також можна б було розглядати за вказаним напрями визначення.

Однак, як уже зазначалось, нормативно-правові акти України не місять вказаного визначення. Тому для усунення прогалин у законодавстві, доктринальні підходи щодо вказаного питання мають враховувати, що саме легальне визначення поняття «безпека дорожнього руху» буде відігравати основну роль в правозастосовній практиці, в тому числі й судовій.

Така позиція пояснюється наступним.

Закон про дорожній рух містить норми, якими врегульовані повноваження органів держаної влади та місцевого самоврядування в сфері безпеки дорожнього руху. Так, Кабінет Міністрів України здійснює розробку і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки. Місцеві органи державної влади та місцевого самоврядування здійснюють затвердження регіональних (міських, районних, місцевих) програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування фондів для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки [34].

Таким чином, визначення поняття «безпека дорожнього руху», яке має міститися в Законі, повинно охоплювати всі аспекти даного поняття, та разом з тим бути не занадто широким, щоб відповідні органи державної влади та місцевого самоврядування, розробляючи та виконуючи програми щодо підвищення безпеки дорожнього руху, включали в них ті заходи, які стосуються лише безпеки дорожнього руху, і, відповідно, бюджетні кошти витрачалися дійсно на здійснення заходів з безпеки дорожнього руху [68, с. 255].

Одночасно Закон про дорожній рух містить положення про права учасників дорожнього руху. Так, стаття 14 передбачає, що учасники дорожнього руху мають право на безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху [34].

Виходячи з вказаної норми учасники дорожнього руху мають право звернутися за відшкодуванням збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху. Для реалізації такого права учаснику дорожнього руху необхідно визначитись, а чи дійсно існувало порушення, чи дійсно є невідповідність вимогам безпеки дорожнього руху. Які дії власників автомобільних доріг необхідно вважати такими, що виконали вимоги щодо відповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху [68, с. 255-256].

Крім того, для розуміння яким саме має бути легальне поняття «безпека дорожнього руху» доцільно проаналізувати Правила дорожнього руху.

Пункт 1.5. ПДР визначає, що дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров’ю громадян, завдавати матеріальних збитків . Особа, яка створила такі умови, зобов’язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити

про них інших учасників дорожнього руху, повідомити уповноважений підрозділ Національної поліції, власника дороги або уповноважений ним орган [72].

Отже, вказана норма передбачає обов'язок особи вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху. Для того, щоб було розуміння які саме заходи мають бути вжиті особами, в яких межах такі заходи будуть необхідними та достатніми потрібне розуміння поняття «безпека дорожнього руху» [68, с. 255].

Крім того, ПДР містить ряд визначень, зміст яких розкривається через поняття «безпека дорожнього руху»: безпечний інтервал - відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху; небезпека для руху - зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися [72].

Для розуміння важливості наявності легального поняття «безпека дорожнього руху» для правозастосовної практики, необхідно звернути увагу на положення ПДР про обов'язки водія, який зобов'язаний «не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху» [72].

Таким чином, нормативне поняття «безпека дорожнього руху» має бути достатньо конкретним, повинне мати чіткі ознаки, охоплювати всі аспекти суспільних відносин та носити недекларативний характер, що дозволить використовувати таке поняття як органами управління у сфері безпеки дорожнього руху так й учасниками дорожнього руху, та таке поняття має бути застосовуваним при розгляді справ судами.

При цьому, нормативне визначення поняття має ґрунтуватися на наукових дослідженнях, оскільки саме науковий підхід може враховувати критерії, які є вирішальними та найбільш важливими, забезпечити однозначне розуміння поняття, не допускаючи різноманітності тлумачень.

Враховуючи напрацювання провідних науковців з питань визначення понять «безпека», «безпека дорожнього руху», автор вважає, що дефініція ***«безпека дорожнього руху»***, яка враховуватиме всі необхідні елементи для застосування в правозастосовній практиці та має бути відображена в Законі про дорожній рух має таке значення: *безпека дорожнього руху* - захищеність учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного середовища, майна від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Оскільки предметом дослідження є саме безпека дорожнього руху, то відповідно захищеність у сфері безпеки дорожнього руху має відображати ті негативні явища, які виникають у зв'язку з дорожнім рухом. Такими явищами є дорожньо-транспортні пригоди. І хоча сама по собі ДТП є негативним явищем, в окрему категорію об'єктів, від яких особа потребує захищеності необхідно визначити наслідки ДТП. Такими наслідками можуть бути завдання шкоди: життю, здоров'ю, майну, навколишньому природному середовищу.

Виокремлення наслідків ДТП в окрему категорію пов'язано з необхідністю різного правового регулювання засобів (способів), які вживаються для досягнення захищеності від самих дорожньо-транспортних пригод, та засобів (способів), які вживаються для подолання наслідків ДТП.

Зазвичай, розглядаючи наслідки, які можуть бути завдані в результаті ДТП звертають увагу лише на ті, які завдаються безпосередньо учасникам дорожнього руху. Так, Правила дорожнього руху закріплюють, що шкода може бути завдана потерпілим та третім особам. При цьому, такими третіми особами ПДР визначають інших учасників дорожнього руху, які через обставини виявились причетними до дорожньо-транспортної пригоди [72].

Однак, дорожньо-транспортні пригоди здатні завдавати шкоди не лише учасникам дорожнього руху, а й іншим особам. Непоодинокими є випадки руйнування будівель та споруд осіб, помешкання яких знаходяться в безпосередній близькості від автомобільних доріг та вулиць. При цьому, мешканці таких будівель та споруд отримують травми внаслідок ДТП. Отже, не

будучи учасником дорожнього руху, таким особам завдається шкода внаслідок ДТП.

Також, досить часто наслідками дорожньо-транспортних є руйнування споруд, що забезпечують організацію дорожнього руху: дорожнього бар'єрного огородження, світлофорів, опор вуличного освітлення тощо, які перебувають на балансі державних та комунальних підприємств, що забезпечують обслуговування вулиць та доріг.

Непоодинокі випадки, коли внаслідок ДТП завдається шкода працівникам вказаних державних чи комунальних підприємств або інших підрядних організацій, які виконують роботи на вулично-дорожній мережі. Отримати шкоду внаслідок ДТП також можуть поліцейські, регулювальники. Виходячи з визначень поняття «учасник дорожнього руху», які містять пункт 1.10. Правил дорожнього руху як особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному [72], та статті 14 Закону про дорожній рух, 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 транспортних засобів [34], вказаних осіб не можна віднести до категорій учасників дорожнього руху. Такі особи не приймають безпосередню участь у процесі руху на дорозі, та не є особами, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. Такі особи виконують іншу функцію – забезпечувальну. Вони не використовують властивості автомобільних вулиць та доріг з метою задоволення власних потреб, вони забезпечують таку можливість іншим особам, які і є учасниками дорожнього руху.

Виходячи з наведеного, вважається обґрунтованим, що безпека дорожнього руху має враховувати захищеність не лише учасників дорожнього руху, а й інших осіб.

Ще одним аспектом небезпечності дорожньо-транспортних пригод, необхідно визначити можливість заподіяння такими шкоди навколишньому природному середовищу. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» визначає навколишнє природне середовище як сукупність природних і природно-соціальних умов та процесів, природні ресурси, як залучені в господарський обіг, так і невикористовувані в економіці в даний період (земля, надра, води, атмосферне повітря, ліс та інша рослинність, тваринний світ), ландшафти та інші природні комплекси [73]. А відповідно, об'єктом правової захищеності в сфері безпеки дорожнього руху повинна стати також захищеність навколишнього природного середовища.

З урахуванням викладеного, можливими наслідками дорожньо-транспортних пригод є:

- завдання шкоди життю та здоров'ю учасників дорожнього руху;

- завдання шкоди життю та здоров'ю інших осіб, які не є учасниками дорожнього руху;

- завдання шкоди навколишньому-природному середовищу;

- пошкодження чи знищення майна учасників дорожнього руху;

- пошкодження чи знищення майна інших фізичних та юридичних осіб [68, с. 256-257].

Однак, надмірна конкретизація визначення «безпека дорожнього руху» видами наслідків не є необхідним, а навпаки буде обтяжувати дефініцію, а тому достатнім буде вживання загальної умови про завдання шкоди.

Потрібно погодитись з думкою В. І. Борисова та О. О. Пащенка, що особливістю відносин безпеки є те, що вони спрямовані на унеможливлення (мінімізацію) заподіяння шкоди невизначеному колу осіб [71].

Отже, безпека дорожнього руху забезпечується своєчасним виявленням та запобіганням реальних та потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод, їх негативних наслідків та вжиттям заходів щодо подолання наслідків ДТП.

Таким чином, ***забезпечення безпеки дорожнього руху*** – це діяльність публічної адміністрації спрямована на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання.

Для визначення спрямованості діяльності органів, компетенція яких пов'язана з забезпеченням безпеки дорожнього руху, в тому числі й органів місцевого самоврядування, щодо запобігання ДТП та зменшення їх негативних наслідків доцільно ввести поняття елементів безпеки дорожнього руху.

Елементами безпеки дорожнього руху необхідно вважати складові безпеки дорожнього руху, сукупність яких забезпечує захищеність фізичних та юридичних осіб, навколишнього природного середовища, майна від реальних та потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод, їх негативних наслідків. Такими складовими безпеки дорожнього руху є:

• Безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів;

• Безпечні транспорті засоби;

• Безпечні вантажі;

• Безпечна поведінка учасників дорожнього руху [68, с. 256-257].

Безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів

Розглядаючи питання такої ознаки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів (далі – автомобільна дорога) як безпечність, необхідно відмітити, що Законом України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» дано визначення поняття безпека автомобільних доріг як сукупність засобів, конструкцій, пристроїв, споруд, характеристик та

показників (у тому числі інженерних, конструкторських, технічних, проектних, архітектурних, технологічних та інших рішень), при врахуванні та застосуванні яких забезпечується запобігання та зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків [74].

Вказане визначення поняття безпеки автомобільних доріг є вкрай невдалим з огляду на таке.

Поняття – це форма мислення, яка є результатом узагальнення та виділення предметів деякого класу за загальними та специфічними для них ознаками. Ознакою предмета є все те, у чому предмети думки подібні або різняться між собою [75]. Отже, поняття має містити ознаки предмета. Натомість визначення поняття «безпека автомобільних доріг» у вказаному Законі надано шляхом описання засобів, за допомогою яких «забезпечується запобігання та зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків». Як результат, зміст поняття «безпека автомобільних доріг» не містить ознак, які притаманні вказаному явищу.

Отже, визначення поняття «безпека автомобільних доріг» потребує суттєвого доопрацювання.

Безпечність автомобільних доріг досягається проектуванням, будівництвом та утриманням автомобільних доріг відповідно до вимог нормативних актів у сфері безпеки дорожнього руху.

Разом з тим, необхідно відмітити, що нормативні акти не завжди є досконалими. Потрібно констатувати, що нормотворці досить часто не поспівають за розвитком науки та техніки. Та, норми щодо безпеки дорожнього руху, які вже давно працюють в інших країнах запроваджуються в Україні лише тепер або взагалі ще не запроваджені. Так, в Україні лише у 2020 році частково запрацювала система притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), а Закон, яким було

врегульовано питання притягнення до відповідальності з застосуванням засобів фото-відеофіксації порушень було прийнято ще 2017 році [76].

Крім того, деякі питання безпеки доріг взагалі лишаються поза увагою нормотворців. Так, проблемним питанням є ваговий контроль на вулицях та дорогах населених пунктів. Діюче законодавство України не надає можливості органам місцевого самоврядування ефективно захищати свої вулиці та дороги від руйнування транспортним засобами, габарити яких перевищують допустимі, оскільки нормативно-правові акти в цій сфері визначають можливість встановлення габаритно-вагових комплексів тільки на дорогах загального користування [77, с. 274]. Повноважень щодо встановлення габаритно-вагових комплексів та здійснення вагового контролю на вулицях та дорогах населених пунктів у будь-якого органу державної влади чи місцевого самоврядування діючим законодавством не передбачено. Це призводить до руйнації автомобільних доріг у населених пунктах, що в свою чергу знижує рівень безпеки таких доріг.

Однак, проблема габаритно-вагового контролю у населених пунктах, хоча й певною мірою пов’язана з недосконалістю законодавства, проте запровадження габаритно-вагового контролю є вимушеною дією, пов’язаною з порушенням вимог щодо габаритно-вагових параметрів транспортних засобів. А отже, першопричиною небезпечності автомобільної дороги є саме таке порушення. Запровадження габаритно-вагового контролю необхідно розглядати в першу чергу як елемент покращення безпечної поведінки водіїв, що в свою чергу впливає на безпеку автомобільної дороги. Так само відсутність встановленої камери автоматичної відеофіксації порушень правил дорожнього руху не говорить про те, що автомобільна дорога є небезпечною, оскільки автоматична фіксація порушень ПДР є лише превентивним заходом, який впливає на поведінку водіїв, та спонукає їх не порушувати Правила дорожнього руху.

Габаритно-вагові комплекси та камери автоматичної відеофіксації порушень Правил дорожнього руху є інфраструктурними об’єктами

автомобільної дороги, які спрямовані на стимулювання безпечної поведінки водіїв.

Такі об’єкти як дорожні знаки, дорожня розмітка, зовнішнє освітлення є об’єктами, які забезпечують безпеку дорожнього руху.

Разом з тим, такі інфраструктурні об’єкти автомобільних доріг як автозаправні станції, станції технічного обслуговування, автомийки є об’єктами, які забезпечують пересування, комфорт пересування, однак не мають безпекової функції.

В зв’язку з наведеним, пропонується ввести поняття безпекова інфраструктура автомобільних доріг.

До безпекової інфраструктури автомобільних доріг необхідно віднести об’єкти, які Закон України «Про автомобільні дороги» відносить до технічних засобів, штучних споруд та споруд дорожнього водовідводу, а також певні споруди об’єктів дорожнього сервісу [78].

Притаманною ознакою для віднесення об’єкту до безпекової інфраструктури автомобільних доріг є виконання таким об’єктом завдання по забезпеченню безпеки автомобільної дороги, її підвищенню, стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху або вжиття заходів щодо подолання наслідків ДТП.

Так, безпековою інфраструктурою автомобільних доріг є мости, шляхопроводи, естакади, віадуки, тунелі, наземні та підземні пішохідні переходи, розв’язки доріг, підпірні стінки, галереї, уловлювальні з’їзди, снігозахисні споруди, протилавинні і протисельові споруди, дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, сигнальні стовпчики, транспортні та пішохідні огородження різних типів, світлофорне обладнання, бокові канави, водовідвідні канави, нагірні канави, водопропускні труби, відкриті та закриті дренажні системи, зливова каналізація. Також до безпекової інфраструктури необхідно віднести спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів, майданчики для стоянки транспортних засобів,

майданчики відпочинку, пункти медичної та технічно-евакуаційної допомоги [68, с. 257].

Введення поняття безпекової інфраструктури автомобільних доріг доцільно запровадити з метою, визначення нормативів облаштування таких об'єктів, а саме: місця, в яких такі об'єкти мають бути розміщені обов'язково, та вимоги до їх встановлення (облаштування). Основними проблемами в цьому напрямку є нормативне забезпечення щодо облаштування об'єктів безпекової інфраструктури автомобільних доріг, які відносяться Законом про автомобільні дороги до об'єктів дорожнього сервісу.

Разом з тим, необхідно відзначити, що сама безпекова інфраструктура автомобільних доріг також має відповідати вимогам щодо безпечності.

Ознака безпечності для вказаної інфраструктури включає в себе дві складові.

Перша - безпечність самої інфраструктури, тобто не можливість безпековою інфраструктурою спричинити дорожньо-транспортну пригоду, погіршити її наслідки. При цьому, ця складова безпечності досягається здійсненням проектування, будівництва (виготовлення), утримання інфраструктурних елементів відповідно до вимог нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху. В такому випадку ми говоримо, що нормативні акти мають відповідати вимогам сьогодення. Наприклад, дорожні знаки необхідно виготовляти з світлоповертальною поверхнею або внутрішнім освітленням [79]. Взимку для забезпечення видимості знаку необхідно здійснювати його ручне очищення або обробку лицьової частини знаку цетіоланом (рідким воском) в аерозолі [80]. Таким чином, при умові проектування та виготовлення дорожнього знаку згідно ДСТУ він буде безпечним в момент проектування та виготовлення. При умові очищення чи обробляння рідким воском взимку дорожній знак буде безпечним в період утримання.

Друга – це безпечність облаштування (встановлення) таких інфраструктурних елементів по відношенню до самої автомобільної дороги.

Так, забороняється влаштування дорожніх пагорбів за межами населених пунктів, на мостах шляхопроводах, естакадах, на відстані менше ніж 100 метрів від залізничних переїздів, на ділянках з повздовжнім похилом понад 80% [81]. Таким чином, влаштування дорожніх пагорбів на шляхопроводах буте створювати небезпеку дорожньому руху.

Ще однією важливою характеристикою безпекової інфраструктури автомобільних доріг є здатність виконувати свої функції. Так, виготовлення та облаштування світлофорного об'єкту відповідно до вимог нормативно-правових актів не дозволить йому виконувати свою функцію, якщо він не працює.

Отже, безпечність – це така ознака автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, яка характеризується станом вказаних об'єктів, що визначає їх здатність запобігти настанню дорожньо-транспортних пригод, зменшити їх негативні наслідки, не стати причиною виникнення ДТП.

Необхідно розуміти, що безпечність має свій антипод – небезпечність. І у випадку, якщо стан автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, є таким, що може стати причиною ДТП чи погіршити її наслідки, такі об'єкти є небезпечними для дорожнього руху.

Безпечні транспортні засоби

Транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки. І відповідно, говорити про безпечність транспортних засобів можливо лише умовно. Будь-який автомобіль є небезпечним вже в момент його створення, та він несе потенційну загрозу спричинення ДТП. Отже, визначення безпечності транспортного засобу через ознаку здатності запобігти настанню дорожньо-транспортних пригод, зменшити їх негативні наслідки не буде в повній мірі розкривати суть вказаного поняття [68, с. 258].

Однак, необхідно відзначити, що виникнення загрози настання дорожньо-транспортної пригоди транспортним засобом в більшості випадків пов’язана з поведінкою водія транспортного засобу чи інших осіб. Отже, для визначення щодо транспортного засобу такої ознаки як безпечність, необхідно відкинути інші чинники, які впливають на виникнення ДТП, та визначити при яких умовах транспортний засіб має реальну здатність спричиняти ДТП, не зважаючи на інші чинники, а саме: поведінку учасників дорожнього руху, стан автомобільних доріг чи безпечність вантажів. З огляду на це, ознака безпечності транспортного засобу має характеризуватись виходячи з його технічного стану [68, с. 257].

Отже, безпечним транспортним засобом необхідно вважати транспортний засіб, технічний стан якого не несе загрози виникнення ДТП.

Саме по собі використання транспортних засобів для пересування завдає шкоди навколишньому природному середовищу. Двигуни внутрішнього згоряння завдають шкоди екології шкідливими речовинами, що викидаються в атмосферу: сажа, сірчистий ангідрид, окис вуглецю, вуглеводні, діоксид азоту. Більшість країн світу приєднуються до загальної тенденції вжиття заходів щодо зниження викидів, в тому числі, перехід на альтернативні види палива, часткову чи повну заборону використання автомобілів з двигунами внутрішнього згоряння.

Органи місцевого самоврядування в Україні, також, в межах своєї компетенції, долучаються до загальносвітової тенденції щодо забезпечення екологічної безпеки транспортних засобів. Прикладами таких рішень органів місцевого самоврядування можуть слугувати схвалення 16 жовтня 2020 р. виконком Львівської міської ради «Комплексу першочергових заходів щодо поліпшення проблем якості повітря у м. Львові», яким передбачено заборона в’їзду з 2021 року у визначені зони міста та на окремі перехрестя з найвищим рівнем забруднення вантажного транспорту, а також транспортних засобів, які не відповідають визначеному євростандарту палива чи у яких відсутній альтернативний привод, автотранспорту з роком виробництва до 1991 року,

вживані авто та інші некарбюраторні авто без каталізаторів: заборона в'їзду з 2025 року у місто вантажного транспорту, у тому числі транспорту військових частин, та транспортних засобів, які не відповідають визначеному євростандарту палива чи у яких відсутній альтернативний привід; до 2030 року заборонити в'їзд у місто дизельним автомобілям [82]. Департаментом транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), як організатором перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах на території міста Києва відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» [66] та Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» від 03 грудня 2008 р. № 1081 [83], при затвердженні основних умов конкурсу на визначення перевізників пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування встановлюється вимога до автобусів, які допускаються до перевезення пасажирів на маршрутах міста, що обладнані двигунами, які відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-5» та електробуси [84].

Однак, виконання заходів щодо зниження шкідливого впливу на навколишнє природне середовище транспортних засобів, хоча й тісно пов'язано з дорожнім рухом, в деяких випадках вживаються органами, які відповідають за забезпечення безпеки дорожнього руху, їх не можна віднести до заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Такі заходи відносяться до забезпечення екологічної безпеки. Натомість, заходи, які вживаються для забезпечення безпеки дорожнього руху в частині екологічної безпеки є заходи, що спрямовані на відвернення дорожньо-транспортних пригод чи усунення їх негативних наслідків, що завдані навколишньому природному середовищу.

Відмежування цих правовідносин дозволить розмежувати завдання, які стоять перед органами місцевого самоврядування та державної влади в сфері екологічної безпеки транспортних засобів, визначити компетенцію органів по забезпеченню безпеки: органи екологічної безпеки чи органи, які забезпечують

безпеку дорожнього руху, в тому числі, й визначення органів, відповідальних за імплементацію міжнародних норм щодо екологічної безпеки транспортних засобів, визначення фондів з яких спрямовуються грошові кошти на подолання проблем, наслідки невиконання заходів екологічної безпеки.

Разом з тим, виходячи з визначення безпеки дорожнього руху як захищеності осіб, навколишнього природного середовища, майна від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, необхідно визначити, що безпечність транспортного засобу має полягати не лише в його можливості не стати причиною дорожньо-транспортної пригоди, а можливістю запобігти настанню ДТП чи зменшити їх негативний вплив [68, с. 258].

Однак, різні автомобілі можуть мати різні засоби, що направлені на запобігання ДТП чи зменшення їх негативного впливу. І неможливо зобов'язати всіх виробників автомобілів уніфікувати засоби безпеки, які вони встановлюють на своїх авто. Крім того, необхідно врахувати, що на дорогах України експлуатуються транспорті засоби, які вироблялись ще за часів СРСР й такі, які обладнанні сучасними світовими досягненнями у сфері безпеки.

В зв'язку з цим, з метою стимулювання переходу до експлуатації транспортних засобів з підвищеними характеристиками безпечності, вбачається необхідним розробити і запровадити систему градації безпечності транспортних засобів і наслідки віднесення транспортного засобу до тієї чи іншої категорії безпечності транспортного засобу.

Так, доцільно визначити мінімальні стандарти щодо безпеки транспортних засобів, наявність яких дозволяє здійснювати виготовлення транспортних засобів чи ввезення їх на територію України з метою продажу, а відповідно, й їх експлуатацію на території держави. Так, наприклад, до обов'язкових елементів безпеки транспортних засобів необхідно віднести ремені безпеки, в тому числі ремені безпеки на задніх сидіннях. Автомобілі, які обладнані лише такими засобами, можуть пересуватися з обмеженою швидкістю та певними категоріями доріг.

До наступної групи транспортних засобів за характеристикою безпечності можуть включатися авто, які обладнанні більшою кількістю елементів безпеки транспортних засобів. До таких можна віднести обладнання авто пасивною системою безпеки (ADAS). Відсутність такої системи не позбавляє можливості виготовлення чи завезення на територію держави таких автомобілів з метою продажу, чи експлуатації на території держави, однак вводяться певні обмеження щодо дозволеного швидкісного режиму для таких автомобілів.

Третя категорія автомобілів, які мають безпекове обладнання, яке перевищує характеристики, визначені в попередній групі. Для таких транспортних засобів обмеження щодо виробництва та продажу не існує, швидкісний режим встановлюється відповідно до Правил дорожнього руху.

З урахуванням того, що на території держави значна кількість транспортних засобів, які не відповідають вказаним вимогам, необхідно передбачати перехідні періоди, для запровадження вимог. Так, виробництво та ввезення транспортних засобів, які не відповідають першому рівню критеріїв безпеки необхідно запровадити найскоріше, і вони мають вводитись з дати прийняття відповідного законодавчого акту. Вимоги ж щодо заборони експлуатації таких транспортних засобів мають запроваджуватись поступово: наприклад, через три роки - заборона переміщення загальнодержавними дорогами загального значення, через п’ять - заборона в’їзду до міст, через десять повна заборона експлуатації.

Крім того, необхідно врахувати, що сама наявність в автомобілі певних засобів, направлених на підвищення безпеки транспортних засобів не гарантує їх безпечність. Такі засоби мають бути у справному стані.

Отже, безпечність транспортного засобу визначається його технічними характеристиками та технічним станом, що передбачає його здатність запобігти настанню дорожньо-транспортних пригод, зменшити їх негативні наслідки, а також здатність транспортного засобу не стати причиною виникнення ДТП.

Безпечні вантажі

Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» надано визначення поняття небезпечний вантаж як речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин [85].

Таким чином, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» визначальною ознакою для віднесення вантажу до небезпечного вказує його фізичні чи хімічні властивості.

Самі по собі такі небезпечні вантажі не можуть слугувати причиною виникнення ДТП. Однак, у випадку настання дорожньо-транспортної пригоди, наслідки ДТП будуть значно небезпечніші, ніж при ДТП за відсутності таких вантажів. Отже, наявність небезпечного вантажу ускладнює наслідки ДТП, викликає необхідність вжиття додаткових заходів щодо їх подолання. В зв'язку з тим, що забезпечення безпеки дорожнього руху направлено, в тому числі, на подолання негативних наслідків ДТП, перевезення вказаних видів вантажів необхідно розглядати в контексті безпеки дорожнього руху.

Разом з тим, для цілей безпеки дорожнього руху не лише фізичні та хімічні властивості вантажу мають значення для віднесення його до категорії безпечного.

Досить часто самий звичайний вантаж, фізичні чи хімічні властивості якого не дозволяють віднести його до одного з класів небезпечних речовин, може спричинити ДТП. Це можливо у випадках, якщо такий вантаж облаштований на транспортному засобі у спосіб, що дозволяє такому вантажу переміщатися з місця облаштування. Спричинити ДТП може вантаж, який

розміщений на транспортному засобі, який не пристосований для такого виду вантажу. Вантаж, який обмежує оглядовість водієві – також нерідка причина настання дорожньо-транспортних пригод.

З огляду на викладене, безпечним можна вважати вантаж, перевезення якого не може становити загрозу виникнення дорожньо-транспортної пригоди, а також вантаж, який не віднесено за своїми фізичними чи хімічними властивостями до небезпечних речовин.

Відповідно до статті 17 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування у межах своєї компетенції, визначеної законодавством України, у сфері перевезення небезпечних вантажів здійснюють:

- реалізацію загальнодержавних програм забезпечення перевезення небезпечних вантажів, розробку та реалізацію місцевих програм забезпечення перевезень небезпечних вантажів;
- виконання інших функцій, встановлених законодавством з питань перевезення небезпечних вантажів [85].

Стаття 16 вказаного Закону передбачає, що до компетенції Національної поліції у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів належить: розроблення і видача в установленому порядку погоджень маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів [85].

Таким чином, маршрути перевезення небезпечних вантажів визначаються органами Національної поліції. Органи місцевого самоврядування, при цьому навіть не мають інформації щодо пролягання таких маршрутів вулицями та дорогами населених пунктів та час проїзду транспортних засобів з небезпечними вантажами.

Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони встановлюють, що порядок використання автомобільних доріг загального користування, вулиць і доріг міст та інших населених пунктів для проведення народних

гулянь, інших масових заходів установлюють місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування за погодженням з органами державного управління автомобільними дорогами або їх власниками та уповноваженим підрозділом Національної поліції [86]. Відповідно до вказаного нормативного акту органи місцевого самоврядування затверджують порядки організації і проведення масових акцій в населених пунктах. Наприклад, такий порядок затверджений у місті Суми рішенням Сумської міської ради від 03 червня 2009 р. № 2666-МР [87], у місті Києві - рішенням Київської міської ради від 19 грудня 2019 р. № 470/8043 [88].

Вказані порядки визначають порядок повідомлення організаторами масових акцій про передбачувані заходи органи місцевого самоврядування, підстави та порядок відмови в погодженні проведення таких заходів.

В зв'язку з відсутністю в органів місцевого самоврядування інформації про шляхи слідування небезпечних вантажів, вони не мають можливості реагувати на потенційні небезпеки виникнення ДТП з наслідками у вигляді вибуху, пожежі, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів у місцях скупчення людей при проведенні масових заходів.

З огляду на викладене, вказане питання потребує належного правового регулювання в частині забезпечення обміну інформацією про шляхи пролягання маршрутів з небезпечними вантажами та місць проведення масових заходів.

Необхідно погодитися з пропозицією Марценишина Ю.І., Собакаря А.О. щодо доцільності затвердження інструкції про організацію взаємодії підрозділів НП України з іншими органами державної влади та місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки дорожнього перевезення небезпечних вантажів [89, с. 96].

Безпечна поведінка учасників дорожнього руху

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. [90], спираючись на дослідження Світового банку

вказувала серед основних чотирьох причин настання ДТП з тяжкими наслідками, три, які пов’язані з небезпечною поведінкою учасників дорожнього руху:

- перевищення швидкості водіями;
- порушення правил проїзду перехресть;
- керування транспортними засобами у стані алкогольного сп’яніння [68, с. 258].

Уже Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 №1360-р [2] вказує, що за результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності на території країни основними причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, всі викликані небезпечною поведінкою учасників дорожнього руху [68, с. 258]:

- порушення правил маневрування;
- перевищення безпечної швидкості;
- недотримання дистанції;
- порушення правил проїзду перехрестя;
- керування транспортним засобом у нетверезому стані;
- виїзд на смугу зустрічного транспорту;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів [2].

Вказані данні свідчать про те, що саме безпечна поведінка учасників дорожнього руху є чинником, який сприятиме зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, зменшення їх негативних наслідків.

Поведінку учасника дорожнього руху необхідно вважати безпечною, якщо вона не спричиняє загрози настання дорожньо-транспортної пригоди, та не сприяє погіршенню її негативних наслідків [68, с. 257].

Натомість небезпечною є поведінка учасника дорожнього руху, якщо вона здатна спричинити настання ДТП або погіршити її наслідки [68, с. 257].

З урахуванням викладеного, небезпечна поведінка учасників дорожнього руху характеризується двома видами наслідків: може стати причиною ДТП або погіршити її наслідки.

У 2006 році ВООЗ визначила, що невикористання шоломів та ременів безпеки відносяться до основних факторів ризику [91]. У 2008 році Генеральна Асамблея ООН прийняла резолюцію 62/244 «Підвищення безпеки дорожнього руху у світі», якою до найбільших факторів ризику було віднесено також невикористання ременів безпеки та дитячих утримуючих пристроїв, невикористання шоломів [92.].

Саме вказані фактори можна віднести до небезпечної поведінки учасників дорожнього руху, які можуть погіршити наслідки ДТП.

Небезпечна поведінка учасника дорожнього руху може бути активною та пасивною.

Активна небезпечна поведінка характеризується активними діями учасника дорожнього руху, які можуть спричинити ДТП. При цьому, не має значення чи це дія, яка сама по собі є небезпечною в момент вчинення, наприклад, проїзд перехрестя на забороняючий сигнал світлофора, чи дія, яка в поєднанні з іншими чинниками, створює загрозу настання ДТП. Прикладом такої небезпечної поведінки є порушення водієм заборони проїзду транспортного засобу, вагові параметри якого не дозволяють переміщення при відповідній температурі в світлу пору доби. Можна припустити, що одноразовий проїзд такого транспортного засобу сам по собі не може спричинити ДТП, однак, якщо таке порушення вчинять декілька водіїв, дорожнє покриття буде зіпсовано, що в свою чергу може стати причиною дорожньо-транспортної пригоди.

Небезпечна пасивна поведінка учасника дорожнього руху виявляється у невиконанні заходів, які можуть запобігти настанню ДТП або погіршенню її наслідків. Прикладом такої небезпечної поведінки є використання в зимовий період року літньої резини, носіння пішоходами в темну пору доби одягу, який не має світлообертальних елементів.

Скакун О.Ф. визначає, що оцінка поведінки суб'єкта права може бути юридичною і соціальною. Якщо з юридичної точки зору поведінка є правомірною і неправомірною, то із соціальної - соціально корисною і соціально шкідливою. З огляду на юридичну і соціальну оцінки юридично значущу поведінку можна поділити на такі види:

1) Правомірна поведінка - дія (чи бездіяльність), що є соціально корисною, відповідає нормам права.

2) Зловживання правом - дія (чи бездіяльність), що формально перебуває в рамках норм права, але за суттю є соціально-шкідливою.

3) Об'єктивно неправомірне діяння - дія (чи бездіяльність), що суперечить нормам права, є соціально шкідливою, але не містить складу правопорушення.

4) Правопорушення - дія (чи бездіяльність), що є соціально шкідливою, суперечить нормам права [93, с. 448-449].

Оцінюючи поведінку учасників дорожнього руху з точки зору її безпечності, вочевидь, що безпечна поведінка учасника дорожнього руху є соціально корисною та відповідає вимогам права.

Дії учасників дорожнього руху, які є зловживанням правом, об'єктивно неправомірним діянням та правопорушенням необхідно розцінювати як небезпечну поведінку.

З огляду на вказане, дії органів місцевого самоврядування, як органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху, мають бути спрямовані на стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху. В тому числі, органи місцевого самоврядування, можуть застосовуватися заходи, розроблені загальною теорією права, які стосуються заохочення до правомірної поведінки.

Поставарійна діяльність є складовою частиною забезпечення безпеки дорожнього руху виходячи з мети, яку кожен з органів, який здійснює забезпечення безпеки дорожнього руху, в тому числі й органи місцевого самоврядування, мають собі ставити: жодна людина не повинна загинути чи серйозно травмуватися в результаті ДТП, а у випадку травмування – кожен

травмований повинен отримати необхідну допомогу, яка дозволить йому повернутися до нормального життя.

Поставарійна діяльність має бути спрямована на забезпечення подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод та зменшення їх негативного впливу.

Таким чином, діяльність органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху має бути спрямована на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання [68, с. 258].

Отже, діяльність, спрямована на своєчасне виявлення та попередження настання ДТП повинна базуватися на тому, що безпека дорожнього руху включає в себе чотири елементи:

- Безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів;
- Безпечні транспорті засоби;
- Безпечні вантажі;
- Безпечна поведінка учасників дорожнього руху,

та, діяльність органів місцевого самоврядування має охоплювати всі чотири складові безпечності дорожнього руху.

Також, органи місцевого самоврядування мають враховувати, що окрім превентивної діяльності, забезпечення безпеки дорожнього руху включає поставарійну діяльність, здійснення якої мають забезпечувати органи місцевого самоврядування.

1.3. Органи місцевого самоврядування як суб’єкти забезпечення безпеки дорожнього руху

В зв’язку з постійно зростаючою кількістю дорожньо-транспортних пригод, в середині минулого століття світове співтовариство почало

задумуватись над питанням вжиття заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

Та вже перші міжнародні акти, які стосувались організаційних заходів щодо вказаної проблеми, визначали, що ефективні рішення вимагають скоординованих зусиль міжнародних організацій та агентств, держав, регіональних та місцевих органів влади та світового товариства [94].

В доповіді «Глобальна криза в області безпеки дорожнього руху» від 07 серпня 2003 р. Генеральний секретар ООН відзначав, що зусилля по вирішенню проблеми дорожнього травматизму найчастіше виявлялися не ефективними у зв'язку з: тенденціями розглядати проблему дорожнього травматизму як проблему якогось одного сектора; відсутності ясного розуміння точної ролі і відповідальності влади на місцевому, національному та міжнародному рівнях, що ускладнює надання ефективної і незмінної політичної підтримки [95].

Генеральна асамблея неодноразово в Резолюціях A/RES/58/9 [96], A/RES/57/309 [97], A/RES/66/260 [98], A/RES/60/5 [99], A/RES/58/289 [100] відзначала, що відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху несе влада місцевого, муніципального та національного рівнів та заходи в сфері безпеки дорожнього руху мають вживатися як на національному так і на місцевому рівні.

Таким чином, міжнародні організації визначили роль органів місцевого самоврядування в забезпеченні безпеки дорожнього руху на рівні з органами державної влади, як частину єдиного цілісного механізму, направленого на подолання проблем у сфері безпеки дорожнього руху.

Натомість, в Україні органам місцевого самоврядування не приділяється достатньої уваги як органам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Про це свідчить й той факт, що більшість науковців, які вивчають проблему забезпечення безпеки дорожнього руху не відносять органи місцевого самоврядування до таких та стратегічні документи держави не передбачають у

найближчому майбутньому значно підвищити роль органів місцевого самоврядування в забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Закон України «Про дорожній рух» включає органи місцевого самоврядування в систему державного управління у сфері дорожнього руху [34]. Попри це, формуючи стратегічні документи та визначаючи проблеми, які потребують розв'язання у найближчі періоди, розробники стратегій не вбачать органів місцевого самоврядування як частини загальнонаціональної системи органів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року в частині безпечного для суспільства, екологічно чистого та енергоефективного транспорту серед проблем вказує:

- недосконаліть системи управління безпекою на транспорті та відсутність єдиного координаційного органу управління безпекою дорожнього руху, що є причиною відсутності цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху;
- недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху [67].

При цьому, визначаючи перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем, стратегія передбачає лише заходи, які стосуються органів державної влади:

- удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;
- утворення міжвідомчого органу управління безпекою дорожнього руху [67].

Таким чином, головний стратегічний документ держави в сфері розвитку транспорту, вказуючи на існуючі проблеми в частині діяльності органів місцевого самоврядування у сфері безпеки дорожнього руху, не передбачає заходів щодо їх розв'язання у період до 2030 року.

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року передбачала, що причинами виникнення проблем з рівнем безпеки на транспорті у державі є відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері [90].

Вирішення вказаної проблеми пропонується шляхом:

- опрацювання питання стосовно утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики у зазначеній сфері, зокрема передбаченої Стратегією, у тому числі координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
- посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху, у тому числі надання органам місцевого самоврядування повноважень щодо можливості створення та регулювання безпечних і зручних умов руху транспортних засобів та пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів, зокрема стосовно обмежень швидкості руху транспортних засобів на ділянках доріг у межах населених пунктів, які створюють загрозу для учасників дорожнього руху [90].

Аналіз вказаних документів, які були прийняті з різницею в один рік говорить про те, що на даний час в державі не зовсім чітко визначені основні проблеми, які існують в діяльності органів місцевого самоврядування як органів, які здійснюють забезпечення безпеки дорожнього руху. Якщо

основний стратегічний документ в галузі транспорту визначає проблемою недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень та низький рівень координації дій та інституційної спроможності, то Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року взагалі не бачить таких проблем. Водночас Національна транспортна стратегія України не передбачає шляхів вирішення наявних проблем. В той же час Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року передбачає необхідність підвищення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху.

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [2] визначаючи одним із основних принципів реалізації - концентрацію зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців на забезпеченні безпеки дорожнього руху, взагалі не передбачає заходів щодо вирішення проблем, які визначені Національною транспортною стратегією в частині діяльності органів місцевого самоврядування. Крім того, Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року не передбачає заходів, які були визначені Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року в частині підвищення ролі органів місцевого самоврядування. Отже, логічно дійти висновку, що за період з 2017 по 2020 роки роль органів місцевого самоврядування значно підвищилась.

Разом з тим, Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 передбачає створення системи управління подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод з чітким розподілом функцій відповідальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування та визначення органу, який проводить дослідження у сфері безпеки дорожнього руху [2]. Однак, без розв’язання проблем, які наразі існують щодо діяльності органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, виконати це завдання буде вкрай складно. А відповідно, це завдання залишиться лише амбітною мрією.

Вирішуючи питання про необхідність включення органів місцевого самоврядування до загальнодержавної системи органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху, потрібно виходити з таких міркувань.

Європейська хартія місцевого самоврядування вказує на необхідність існування органів місцевого самоврядування, які мають створені на демократичній основі органи, уповноважені приймати рішення, і широку автономію щодо своїх повноважень, шляхи і засоби здійснення цих повноважень, а також ресурси, необхідні для їх виконання [101].

Стаття 27 Закону про дорожній рух визначає, що організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, що перебувають у власності територіальних громад, здійснюється спеціалізованими службами, що створюються органами місцевого самоврядування [34]. Разом з тим, Закон України «Про автомобільні дороги» [78] визначає, що вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю. А отже, саме органи місцевого самоврядування мають повноваження щодо витрачання, відповідно до вимог бюджетного законодавства, грошових коштів для здійснення заходів в сфері безпеки дорожнього руху на вулично-дорожній мережі: забезпечення безпечності автомобільних доріг, вулиць та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, в тому числі облаштування їх безпековою інфраструктурою.

Відповідно до вимог законодавства про автомобільний транспорт, органи місцевого самоврядування забезпечують організацію перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування на відповідній території [66]. Як організатори перевезень саме органи місцевого самоврядування в межах територіальних громад визначають умови перевезень, в тому числі вимоги щодо технічного стану автобусів [83], які будуть залучатися до здійснення перевезень пасажирів, та мають право контролювати виконання вказаних умов протягом дії договорів про організацію перевезень міськими автобусними маршрутами.

Законодавство про міський електричний транспорт визначає органи місцевого самоврядування замовниками транспортних послуг на території населених пунктів [102]. Обов'язком замовника транспортної послуги законодавство визначає здійснення оновлення рухомого складу перевізника [103].

Отже, саме органи місцевого самоврядування є відповідальними за те, наскільки безпечними є громадський транспорт, який здійснює перевезення пасажирів міськими маршрутами загального користування.

Також, органи місцевого самоврядування мають повноваження щодо формування безпечної поведінки учасників дорожнього руху шляхом виготовлення та розміщення відповідно до Закону України «Про рекламу» [104] соціальної реклами, яка пропагує необхідність дотримання вимог безпеки дорожнього руху.

Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» [105] покладає на органи місцевого самоврядування обов'язок щодо планування забудови територій, шляхом затвердження відповідної містобудівної документації. Таким чином, саме органи місцевого самоврядування, затверджуючи містобудівну документацію, визначають вимоги щодо забудови територій. А отже, мають повноваження щодо забезпечення врахування вимог безпеки дорожнього руху при забудові територій та створення безпечного транспортного середовища.

Основоположні засади діяльності органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху закладені в статті 4 Європейської хартії місцевого самоврядування, відповідно до якої, органи місцевого самоврядування в межах закону мають повне право вільно вирішувати будь-яке питання, яке не вилучене зі сфери їхньої компетенції і вирішення якого не доручене жодному іншому органу [101].

В зв'язку з наведеним, органи місцевого самоврядування є тими суб'єктами, які повинні виконувати провідну роль у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад.

Однак, на даний час органи місцевого самоврядування не виконують таку роль.

У 2016 році пройшли парламентські слухання на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», рекомендації яких схвалені Постановою Верховної Ради України [106]. За результатами парламентських слухань було рекомендовано місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування:

1) розробити, затвердити та забезпечити реалізацію місцевих програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, передбачивши необхідність посилення нагляду та контролю за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, зокрема шляхом утворення структурних підрозділів, відповідальних за безпеку дорожнього руху;

2) під час формування та затвердження місцевих бюджетів передбачати кошти на реалізацію програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, посилювати співпрацю з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху;

3) забезпечити постійний моніторинг та громадський контроль за виконанням заходів з реалізації програм розвитку дорожнього руху та його безпеки у відповідних територіальних громадах, налагодити обмін досвідом у цій сфері між територіальними громадами [106].

З метою з’ясування чи виконувались органами місцевого самоврядування рекомендації, виконавчим органам місцевих рад – міст обласних центрів у 2019 році було направлено запити в яких було поставлено питання:

чи затверджувалася в місті у період з 2016 року по даний час програма розвитку дорожнього руху та його безпеки?

чи створений структурний підрозділ відповідальний за безпеку руху в населеному пункті?

За результатами вивчення відповідей було з’ясовано, що програми розвитку дорожнього руху та його безпеки не приймались у містах Вінниця,

Полтава, Рівне, Івано-Франківськ, Черкаси, Чернігів, Чернівці (додатки В 1-В 7).

У містах Дніпро, Запоріжжя, Кропивницький, Одеса, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький (додатки В 8-В 16) певні заходи щодо питань забезпечення безпеки дорожнього руху передбачені іншими міськими цільовими програмами.

У місті Миколаєві до 2017 року діяла Програма розвитку дорожнього руху та його безпеки в місті Миколаєві на 2013-2017 роки. З 2018 року Програма розвитку сталої мобільності міста Миколаєва на 2018-2019 роки (додаток В 17).

Програми з питань розвитку дорожнього руху та його безпеки приймались лише у містах Житомирі, Києві, Харкові (додатки В 18-В 20).

Окремі структурні підрозділи не створювались в жодному з міст, в яких проводилось опитування. В більшості міст функції з забезпечення безпеки дорожнього руху покладено на інші структурні підрозділи виконавчих органів місцевих рад.

У містах Полтава, Рівне, Черкаси, Чернігів, Запоріжжя, Одеса, Суми, Тернопіль, Житомир, Харків взагалі відсутні підрозділи, компетенція яких стосується безпеки дорожнього руху (додатки В 2, В 3, В 5, В 6, В 9, В 11, В 12, В 13, В 18, В 20).

Таким чином, проведене дослідження показало, що нажаль, рекомендації парламентських слухань органами місцевого самоврядування не було взято до уваги, що в тому числі, призвело до невиконання завдань Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, роль органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху значно не підвищено.

Причинами вказаного, в першу чергу є недосконале нормативне регулювання питання визначення органів місцевого самоврядування, як органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

Не розмежована компетенція місцевих рад та їх виконавчих органів.

Закон України «Про дорожній рух» у трьох статтях визначає повноваження органів місцевого самоврядування в сфері дорожнього руху:

стаття 5 Закону визначає компетенцію органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій;

стаття 6 - міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій;

стаття 7 - сільських, селищних рад, їх виконавчих органів.

При цьому, ні назви статей, ні їх структура та навіть зміст не дають змоги визначити, які саме з повноважень віднесено до компетенцій місцевих рад, а які до компетенцій їх виконавчих органів.

Закон про місцеве самоврядування не містить положень, які б регулювали сферу забезпечення безпеки дорожнього руху. А отже, визначити які повноваження віднесені до компетенції місцевих рад, а які до повноважень їх виконавчих органів можливо лише шляхом комплексного аналізу законодавчих норм у сфері безпеки дорожнього руху та законодавства про місцеве самоврядування.

Про існування проблеми у визначенні повноважень та нерозуміння, яка ж з компетенцій має виконуватись місцевою радою, а яка її виконавчими органами, свідчить інформація, що надана виконавчими органами місцевих рад за результатами опитування. Так, виконавчий комітет Вінницької міської ради зазначив, що виконавчим комітетом Вінницької міської ради з 2016 року рішення про затвердження програми з безпеки дорожнього руху в м. Вінниці не приймалось (додаток В 1). Вочевидь, що виконавчий комітет ради не має повноважень щодо затвердження програми з безпеки дорожнього руху, оскільки стаття 26 Закону про місцеве самоврядування визначає, що виключно на пленарних засіданнях сільської, селищної, міської ради вирішуються питання затвердження програм соціально-економічного та культурного розвитку відповідних адміністративно-територіальних одиниць, цільових програм з інших питань місцевого самоврядування [33]. Та, з повноважень

щодо розробки, затвердження та реалізації міських програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, які передбачені статтею 6 Закону про дорожній рух, виконавчий орган мав би здійснювати розробку та реалізацію міської програми розвитку дорожнього руху та його безпеки.

Однак, віднесення такого повноваження Законом як до компетенції місцевих рад так і їх виконавчих органів призводить до колізій, нерозуміння та неоднозначного трактування питання про те, який же орган має здійснювати відповідне повноваження.

Таким чином, з метою підвищення інституційної спроможності органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є необхідність вирішити проблему розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів.

Не розмежована компетенція органів місцевого самоврядування та місцевих органів державної виконавчої влади

Ще більш проблематичним є те, що вказані статті 5 та 6 Закону про дорожній рух побудовані таким чином, що норми, які визначають компетенцію органів місцевого самоврядування, одночасно визначають компетенцію місцевих державних адміністрацій [34].

Закон України «Про місцеві державні адміністрації» [107] також не дає змоги визначити, які з повноважень, передбачених Законом про дорожній рух, віднесені саме до компетенції місцевих органів державної виконавчої влади, а не до компетенції органів місцевого самоврядування.

Для визначення, які ж конкретно повноваження віднесено до компетенції органів місцевого самоврядування, а які до компетенції місцевих органів державної виконавчої влади проаналізуємо норми статей 6 та 7 Закону про дорожній рух. Аналіз саме цих статей доцільно здійснити у зв’язку з тим, що стаття 6 визначає компетенцію міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій, а стаття 7 визначає компетенцію сільських, селищних рад, їх виконавчих органів, а Закон про місцеве

самоврядування не містить різниці в повноваженнях сільських, селищних та міських рад, як й різниці у повноваженнях їх виконавчих органів.

Стаття 6 передбачає таку компетенцію міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій у сфері дорожнього руху:

- *виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку* [34].

Стаття 7 визначає, що до компетенції сільських, селищних рад, їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху належить:

- *забезпечення виконання вимог законодавства та рішень центральних органів виконавчої влади з питань дорожнього руху і його безпеки* [34].

Зміст вказаних статей не дає змоги зрозуміти чому міські ради та їх виконавчі органи мають виконувати вимоги законодавства та рішення органів виконавчої влади, а сільські, селищні ради та їх виконавчі органи лише забезпечувати виконання. Також не зрозуміло, чому на міські ради та їх виконавчі органи покладено обов’язок щодо виконання рішень всіх органів виконавчої влади, а сільські, селищні ради та їх виконавчі органи мають забезпечувати виконання рішень лише центральних органів виконавчої влади.

Наступне повноваження визначене статтею 6 Закону.

- *розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки* [34].

В той же час повноваження сільських та селищних рад та їх виконавчих органів передбачена в такому формулюванні:

- *розробка, затвердження та виконання місцевих програм безпеки дорожнього руху* [34].

Виходячи з того, що повноваження сільських, селищних та міських рад та їх виконавчих органів є аналогічними, то до повноважень міських рад та їх виконавчих органів має бути віднесено розробку, затвердження та реалізацію міських програм безпеки дорожнього руху. Залишається невизначеним чи

питання розвитку дорожнього руху Законом не віднесено до компетенції органів місцевого самоврядування чи питання розвитку дорожнього руху на території міст є компетенцією міських рад та їх виконавчих органів, а на території сіл та селищ - районних рад.

Стаття 6 передбачає повноваження:

- *контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг* [34].

Разом з тим, стаття 7 Закону відносить до повноважень:

- *сприяння створенню на території відповідного населеного пункту підприємств і організацій для надання платних послуг, пов'язаних з підготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів* [34].

Знову ж таки не зрозуміло, чи міські ради та їх виконавчі органи взагалі не мають повноважень в частині підготовки і підвищення кваліфікації водіїв, технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів; чи мають повноваження лише щодо забезпеченням розвитку сфери цих послуг і в такому випадку, чому міські ради забезпечують розвиток, а селищні та сільські сприяють розвитку.

Аналогічно необхідно розцінювати положення щодо будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, оскільки законодавець обмежив у таких повноваженнях органи місцевого самоврядування сіл та селищ:

- *організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів (стаття 6)* [34];

- *сприяння діяльності по утриманню у безпечному для дорожнього руху стані автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та їх облаштуванню об'єктами сервісу (стаття 7)* [34].

Повноваження по організації 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 Закон у статті 6 відносить до повноважень міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій [34]. Відповідно до статті 7 органи місцевого самоврядування сіл та селищ таких повноважень не мають. Разом з тим, стаття 27 Закону передбачає, що організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, що створюються відповідними органами: на автомобільних дорогах, що перебувають у власності територіальних громад, - органами місцевого самоврядування; на інших автомобільних дорогах - центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами; на залізничних переїздах - центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на залізничному транспорті [34].

Аналіз вказаних статей свідчить про те, що районні державні адміністрації здійснюють організацію дорожнього руху шляхом залучення спеціалізованих служб, які створюються органами місцевого самоврядування. Така правова позиція призводить до фактичного невиконання повноважень щодо належної організації дорожнього руху.

Оскільки стаття 7 не передбачає повноважень:

- *контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням;*
- *здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;*
- *проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху*[34].

то, виникає питання чи такі повноваження притаманні лише місцевим районним державним адміністраціям, чи законодавець знову «обділив» повноваженнями сільські, селищні ради та їх виконавчі органи.

В зв’язку з такими колізіями в правовому регулюванні, сфера забезпечення безпеки дорожнього руху для органів місцевого самоврядування є «диспозитивною» сферою.

Як показало опитування виконавчих органів міських рад обласних центрів органи місцевого самоврядування, які мають бажання прийняти на себе відповідальність за безпеку дорожнього руху на території населеного пункту, виконують повноваження, передбачені Законом про дорожній рух. В той же час, органи місцевого самоврядування, які не мають такого бажання, зазначають що це не їх компетенція.

Отже, питання чіткого визначення компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих органів державної виконавчої влади є одним із завдань, які необхідно вирішити при приведенні у відповідність норм Закону про дорожній рух.

Відсутність визначення на законодавчому рівні особи, яка є відповідальною за безпеку дорожнього руху в межах територіальної громади

Аналізуючи зміст інформації, наданої виконавчими органами міських рад обласних центів, було виявлено цікаву позицію органів місцевого самоврядування щодо їх ролі в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Так, згідно інформації, наданої виконавчим органом Запорізької міської ради, забезпечення безпеки руху згідно законодавства віднесено до компетенції Департаменту патрульної поліції та його територіальних підрозділів (додаток В 9). Таким чином, органи місцевого самоврядування м. Запоріжжя взагалі не відносять себе до органів, які відповідальні за безпеку дорожнього руху в межах території населеного пункту.

Аналогічну позицію, що забезпечення безпеки дорожнього руху покладено на органи Національної поліції України висловив Департамент транспорту, зв’язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради (додаток В 11), Департамент інфраструктури виконавчого комітету Харківської міської ради (додаток В 20) та Департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради (додаток В 5).

Суперечливою є позиція Департаменту інфраструктури Харківської міської ради. Відповідаючи на питання про те чи створено у місті підрозділ, відповідальний за безпеку руху в населеному пункті, Департамент повідомив, що таким є Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції. Хоча, згідно затвердженої Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2013-2020 роки [108] Департамент інфраструктури Харківської міської ради є співвиконавцем вказаної програми, в тому числі, й щодо питань здійснення щоквартального аналізу умов та стану організації дорожнього руху на відповідність вимогам забезпечення безпеки дорожнього руху; аналізу стану роботи з безпеки дорожнього руху серед перевізників усіх форм власності та ін. Інформація, викладена в листі Харківського міського голови на ім'я Голови Верховної Ради України, знову ж таки підтверджує позицію міської влади, що функції забезпечення безпеки дорожнього руху покладено на підрозділи НП України [109]. Очевидно, що така позиція пов'язана з небажанням органів місцевого самоврядування брати відповідальності за безпеку дорожнього руху в межах територіальної громади.

Стаття 3 Європейської хартії місцевого самоврядування визначає, 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 [101].

Стаття 2 Закону 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 [33].

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

сферу впливу. А з огляду на те, що Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні», як основний нормативний акт, що визначає систему та гарантії місцевого самоврядування в Україні, засади організації та діяльності, правового статусу і відповідальності органів та посадових осіб місцевого самоврядування [33], не визначає повноважень суб'єктів системи місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, органи місцевого самоврядування воліють не перейматись цією проблемою та не нести за це відповідальність.

Т.О. Гуржій 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. На даний час ситуація не змінилась. Політики не переймаються питаннями безпеки дорожнього руху, кандидати на посади голів територіальних громад та основні партії не зазначають безпеку дорожнього руху як пріоритет в розвитку населених пунктів в своїх передвиборних програмах. А відповідно, інститути громадянського суспільства, які останнім часом все частіше переймаються питаннями дотримання передвиборних обіцянок політиків, не формують суспільної думки про те, що голова громади чи політична партія, не виконує передвиборних обіцянок.

Сприйняття органами місцевого самоврядування себе як власника автомобільних доріг, а не як органу забезпечення безпеки дорожнього руху

Стаття 9 Закону про дорожній рух визначає компетенцію власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, та деякі органи місцевого самоврядування воліють сприймати себе лише як такі власники, забуваючи про те, що вони мають виконувати ще й повноваження органів, на яких покладено забезпечення безпеки дорожнього руху. Підтвердженням цього може слугувати такий факт, що органами місцевого самоврядування не приймаються програми підвищення безпеки дорожнього руху, а приймаються програми розвитку автомобільних доріг (у місті Херсон приймались Міська програма розвитку дорожнього господарства (додаток В 15)); не створено органів, які

відповідальні за безпеку дорожнього руху у структурі виконавчих органів ради, а такі функції виконують уповноважені особи комунальних підприємств, відповідальних за утримання вулично-дорожньої мережі (у м. Чернівці на базі міського комунального підрядного шляхово-експлуатаційного підприємства створено структурний підрозділ з організації та безпеки дорожнього руху (додаток В 7), місті Києві створено КП «Центр організації дорожнього руху» (додаток В 19)).

Однак, компетенція власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів є значно вужчим поняттям, аніж компетенція органу, який забезпечує безпеку дорожнього руху.

Так, як безпека дорожнього руху включає в себе чотири елементи: безпечні автомобільні дороги, безпечні транспортні засоби, безпечні вантажі та безпечна поведінка учасників дорожнього руху компетенція органу місцевого самоврядування як органу, який забезпечує безпеку дорожнього руху має вплив на всі чотири складові безпеки дорожнього руху. Разом з тим, власники автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів виконують повноваження лише щодо безпечності таких об’єктів, в тому числі облаштовують їх безпековою інфраструктурою. При цьому, таке облаштування має здійснюватися відповідно до вимог, встановлених на загальнодержавному рівні, та вимог, встановлених, у межах компетенції, органами місцевого самоврядування.

Крім того, діяльність власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів є реалізаційною лише в частині технічного виконання заходів з безпеки дорожнього руху та частково аналітичною (виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод), хоча така діяльність і не властива їм та має бути віднесена до компетенції органів управління. Основна частину аналітичних заходів, планувальні, експертно-оцінювальні та моніторингові заходи вживаються органами по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Не сприяють покращенню ситуації й законодавчі акти, що прийняті останнім часом. Так, Законом України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» [74] вносяться зміни до законів України «Про дорожній рух» та «Про автомобільні дороги». Вказаним Законом вводиться ряд понять, серед яких: аудит безпеки автомобільних доріг, безпека автомобільних доріг. І хоча, вносяться зміни до двох законів, законодавець не спромігся зазначити в Законі, що безпека автомобільних доріг є частиною безпеки дорожнього руху. Виходячи з існуючої практики діяльності органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, може статися, що у майбутньому такі суб'єкти будуть виконувати управління безпекою автомобільних доріг лише шляхом організації та проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх причин [74]. Оскільки Закон визнав, що управління безпекою автомобільних доріг здійснюється саме в такий спосіб, інші заходи вживатися не будуть.

Відсутність структурного підрозділу, який виконує виключно функції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху

Стаття 6 Європейської хартії місцевого самоврядування визначає, що без шкоди для більш загальних законодавчих положень органи місцевого самоврядування повинні мати можливість визначати власні внутрішні адміністративні структури з урахуванням місцевих потреб і необхідності забезпечення ефективного управління [101].

Виходячи з вказаного положення, органи місцевого самоврядування самостійно визначають власну структуру. Однак, норма Хартії передбачає, що така структура має забезпечувати ефективне управління.

Як показали результати опитування, функцією забезпечення безпеки дорожнього руху на території населених пунктів, в містах, де взагалі забезпечення безпеки дорожнього руху сприймають як повноваження органу місцевого самоврядування, переймаються окремі посадові особи чи структурні

підрозділи в департаментах (управліннях) транспорту, комунального господарства, благоустрою тощо. У деяких містах, функції по забезпеченню безпеки дорожнього руху покладено на комунальні підприємства. Так, згідно відповіді Управління житлово-комунального господарства виконавчого комітету Рівненської міської ради на питання про створення структурного підрозділу, відповідального за безпеку дорожнього руху зазначено, що «на виконання рішення виконавчого комітету Рівненської міської ради у комунальному Рівненському ШЕУ автомобільних доріг призначено відповідальну особу за ведення обліку місць концентрації ДТП та аналіз аварійності спільно з управлінням патрульної поліції в Рівненській області та на даний час вказаним підприємством проводяться роботи з утримання вулично-дорожньої мережі міста» (додаток В 3). На аналогічне питання виконавчий комітет Тернопільської міської ради повідомив, що балансоутримувачем доріг на території Тернопільської міської територіальної громади є відділ технічного нагляду Тернопільської міської ради (додаток В 13).

Разом з тим, статистика дорожньо-транспортних пригод у вказаних містах вказує на те, що така система управління безпекою дорожнього руху на рівні місцевого самоврядування є недосконалою. Зосередження різних функцій в одному органі, а подекуди й у різних сферах управління призводить до того, що безпекою дорожнього руху займаються за залишковим принципом, не приділяючи достатньої уваги цій сфері.

З метою ефективного управління у сфері безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад доцільно у структурі виконавчих органів місцевих рад створити підрозділ, відповідальний за забезпечення безпеки дорожнього руху.

Вказані проблеми нормативного регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування негативно впливають на безпеку дорожнього руху у населених пунктах, виключають можливість

побудови цілісної державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, складовою частиною якої є органи місцевого самоврядування.

В зв'язку з чим, в стратегічних документах держави, які регламентують питання безпеки дорожнього руху, доцільно визначити проблемою, що підлягає розв'язанню недосконале законодавство в сфері визначення компетенції органів місцевого самоврядування. Завданнями, які дозволять вирішити вказану проблему необхідно вказати:

- розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів;
- розмежування компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих органів державної виконавчої влади;
- визначення на законодавчому рівні особи, яка є відповідальною за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади.

Висновки до розділу 1

1. Дослідження історичного розвитку правового регулювання повноважень органів влади на місцях в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху показало, що даній сфері притаманна проблема аналогічна тій, яка існує й в інших сферах правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування та місцевих органів виконавчої влади, а саме: нерозмежованість компетенції таких органів. Фактично в межах певних територій існує дві паралельні структури публічної адміністрації, які мають виконувати одні й ті ж функції. Вказане пов'язане з тим, що місцеві ради народних депутатів, які існували за радянських часів, були органами місцевої державної влади та виконували повноваження у сфері безпеки дорожнього руху. Трансформація вказаних органів у органи місцевого самоврядування відбулася без чіткого розуміння до повноважень яких органів має бути віднесено сферу безпеки дорожнього руху: до компетенції органів місцевої виконавчої влади чи до компетенції органів місцевого самоврядування.

На даний час правове регулювання компетенції органів місцевого самоврядування та органів місцевої виконавчої влади залишилось на тому ж рівні, що й на дату зародження органів місцевого самоврядування в Україні. Воно є застарілим та відображає радянські залишки розуміння повноважень органів публічної адміністрації.

Визначення повноважень органів місцевого самоврядування та органів місцевої виконавчої влади аналогічними в Законі про дорожній рух призводить до нехтування органами місцевого самоврядування такими повноваженнями та перекладання відповідальності за безпеку дорожнього руху на інші органи.

2. Міжнародні правові акти визначають органи місцевого самоврядування як необхідну складову цілісної системи органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Аналіз законодавчих актів України дає змогу дійти висновку, що саме органи місцевого самоврядування мають повноваження приймати необхідні рішення про зміну дорожнього середовища для підвищення безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад.

3. Більшість дослідників, наукові праці яких пов’язані з визначенням кола суб’єктів публічної адміністрації у сфері безпеки дорожнього руху, визначають органи місцевого самоврядування як такі. Однак, детально роль органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху не досліджена.

4. Визначаючи сферу впливу органів місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, доходимо до висновку, що на даний час відсутнє легальне визначення поняття «безпека дорожнього руху», що має своїм наслідком відсутність розуміння повноважень органів публічної адміністрації, прав та обов’язків учасників дорожнього руху тощо, що визначаються через вказане поняття. З метою забезпечення застосування у практиці, в тому числі судовій, таке поняття має бути чітким, точним та не допускати неоднозначності трактувань. Пропонується для законодавчого закріплення наступне поняття «*безпека дорожнього руху - захищеність учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного*

середовища, майна від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків».

Можливими наслідками дорожньо-транспортних пригод є:

- завдання шкоди життю та здоров'ю учасників дорожнього руху;
- завдання шкоди життю та здоров'ю інших осіб, які не є учасниками дорожнього руху;
- завдання шкоди навколишньому-природному середовищу;
- пошкодження чи знищення майна учасників дорожнього руху;
- пошкодження чи знищення майна інших фізичних та юридичних осіб.

Для врахування у правозастосовній практиці необхідно розмежовувати завдання шкоди навколишньому природному середовищу як наслідок дорожнього руху та завдання шкоди навколишньому природному середовищу внаслідок ДТП. Шкода, завдана внаслідок ДТП, є сферою впливу органів публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Шкода внаслідок викидів забруднюючих речовин транспортними засобами в дорожньому русі є сферою впливу публічної адміністрації по забезпеченню екологічної безпеки.

5. Забезпечення безпеки дорожнього руху – це діяльність публічної адміністрації спрямована на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання.

Діяльність органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху повинна здійснюватися за двома напрямками превентивна діяльність та поставарійна діяльність.

6. Для забезпечення здійснення заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху у всій сукупності напрямків, які впливають на безпеку, при виконанні уповноваженими органами публічної адміністрації превентивної діяльності доцільно ввести поняття про складові безпеки дорожнього руху. Елементами безпеки дорожнього руху необхідно вважати складові безпеки

дорожнього руху, сукупність яких забезпечує захищеність фізичних та юридичних осіб, навколишнього природного середовища, майна від реальних та потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод, їх негативних наслідків. Такими складовими безпеки дорожнього руху є:

- Безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів;
- Безпечні транспорті засоби;
- Безпечні вантажі;
- Безпечна поведінка учасників дорожнього руху.

Безпечність – це така ознака автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, яка характеризується станом вказаних об’єктів, що визначає їх здатність запобігти настанню дорожньо-транспортних пригод, зменшити їх негативні наслідки, не стати причиною виникнення ДТП.

У рамках безпеки автомобільних доріг доцільно розглядати поняття «безпекова інфраструктура». До безпекової інфраструктури автомобільних доріг необхідно віднести об’єкти, які Закон про автомобільні дороги відносить до технічних засобів, штучних споруд та споруд дорожнього водовідводу, а також певні споруди об’єктів дорожнього сервісу. Ознакою, яка є необхідною для віднесення об’єкту до безпекової інфраструктури автомобільних доріг є виконання таким об’єктом завдання по забезпеченню безпеки автомобільної дороги, її підвищенню, стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху або вжиття заходів щодо подолання наслідків ДТП.

Безпечність транспортного засобу визначається його технічними характеристиками та технічним станом, що передбачає його здатність запобігти настанню дорожньо-транспортної пригоди, зменшити її негативні наслідки, а також здатність транспортного засобу не стати причиною виникнення ДТП.

Безпечним вважається вантаж, перевезення якого не може становити загрозу виникнення дорожньо-транспортної пригоди, а також вантаж, який не віднесено за своїми фізичними чи хімічними властивостями до небезпечних речовин.

Поведінку учасника дорожнього руху вважають безпечною, якщо вона не спричиняє загрози настання дорожньо-транспортної пригоди, та не сприяє погіршенню її негативних наслідків.

7. Міжнародні акти в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху відзначають засадою ефективності заходів по підвищенню безпеки дорожнього руху скоординованість дій всіх структурних елементів системи забезпечення безпеки дорожнього руху як на загальнодержавному так на регіональному та місцевому рівні. Відсутність ясного розуміння точної ролі і відповідальності влади на кожному з рівнів вказується причиною, що не дозволяє впроваджувати необхідні плідні заходи, направлені на підвищення безпеки дорожнього руху.

8. Національне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху має ряд прогалин, що не дозволяють визначити роль органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та створюють підстави для безвідповідального ставлення таких органів до вказаної сфери.

Основними прогалинами в правовому регулюванні можна визначити: нерозмежованість компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів; нерозмежованість компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих органів державної виконавчої влади; відсутність визначення на законодавчому рівні особи, яка є відповідальною за безпеку дорожнього руху в межах територіальної громади. Вказані прогалини необхідно вирішувати шляхом розробки комплексного проєкту закону, яким будуть внесенні зміни до Закону про дорожній рух, Закону про місцеве самоврядування та ряду інших законодавчих актів, якими врегульовані правовідносини щодо окремих елементів безпеки дорожнього руху та поставарійної діяльності органів публічної адміністрації.

РОЗДІЛ 2.
МЕХАНІЗМ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2.1. Поняття та структура механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху

Поняття «механізму правового регулювання» в юридичній науці активно використовується з 1960 року. Саме поняття «механізм» у правовій літературі розглядається з різних поглядів, як «механізм державно-правового регулювання» [11, с. 71], «механізм правового регулювання», «механізм адміністративно-правового регулювання» тощо [110, с. 23; 111, с. 10; 112, с. 64].

У широкому розумінні механізм адміністративно-правового регулювання становить собою систему адміністративно-правових засобів, за допомогою яких здійснюється правове регулювання та упорядкування суспільних відносин у сфері публічного управління. Механізм адміністративно-правового регулювання є частиною більш широкого поняття механізму правового регулювання суспільних відносин в цілому, займаючи в сфері впливу останнього одне з провідних місць [113, с. 37].

О. Ф. Скакун визначила механізм правового регулювання як процес переведення нормативності права в упорядкованість суспільних відносин, здійснюваний за допомогою правових засобів і форм з метою задоволення публічних і приватних інтересів, забезпечення правопорядку [114, с. 45-46].

М. В. Цвік, О. В. Петришин та Л. В. Авраменко визначають механізм правового регулювання як систему послідовно організованих юридичних засобів чи явищ, за допомогою яких досягаються цілі правового регулювання [115, с. 413], а також як цілісне, результативне упорядкування й

організацію суспільних відносин за допомогою системи правових засобів відповідно до вимог соціально-економічного й політичного рівня розвитку суспільства [115, с. 289].

Також механізм правового регулювання визначають як сукупність правових засобів, що використовуються в процесі правового регулювання суспільних відносин, які в комплексі складають правотворчу, правореалізаційну процедури та процедуру притягнення до юридичної відповідальності [116, с. 283].

І. А. Городецька, яка здійснювала аналіз досліджень, наявних у теорії адміністративного права, щодо проблем механізму адміністративно-правового регулювання, доходить до висновку про відсутність консенсусу стосовно розуміння поняття та внутрішньої будови (складових частин, елементів) останнього. Зокрема, механізм адміністративно-правового регулювання розглядається як сукупність чи комплекс правових (адміністративно-правових) засобів, система правових засобів, порядок певного роду діяльності, система (сукупність, комплекс) засобів, заходів, способів, методів у їх різному варіативному поєднанні, а дискусії з приводу його внутрішньої будови лежать у площині доцільності виокремлення тих чи інших елементів загалом у структурі розглядуваного механізму, або віднесення їх до основних (органічних) чи факультативних (функціональних) [117].

Для використання у дослідженні питань наукової роботи автор буде використовувати поняття механізму адміністративно-правового регулювання, яке найбільш вдало відображає суть правового явища як сукупність адміністративно-правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на відносини, що виникають у процесі реалізації адміністративних зобов’язань публічної адміністрації [118, с. 38].

Отже, з огляду на викладене, механізм адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху необхідно розуміти як сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на суспільні відносини, що виникають у

процесі реалізації адміністративних зобов'язань органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [119, с. 89].

Механізм адміністративно-правового регулювання є складним явищем, та так само як й до визначення вказаного поняття існує значна кількість наукових підходів щодо визначення складу механізму адміністративно-парового регулювання.

О. В. Зайчук та Н. М. Оніщенко вказували, що механізм правового регулювання є певною системою взаємодіючих між собою елементів, серед яких виділяють правові засоби (норми, суб'єктивні права та юридичні обов'язки тощо), способи (дозволи, заборони і зобов'язання) та форми (дотримання, виконання і використання) [120, с. 305].

С. Г. Стеценко виділяє складові частини (елементи) механізму адміністративно правового регулювання суспільних відносин:

- Органічні: норми права; акти реалізації норм права; правові відносини.
- Функціональні: юридичні факти (фактичні склади); правова свідомість та правова культура; законність; акти тлумачення норм права; акти застосування норм права [121, с. 32].

Органічні складові частини визначають суть самого механізму, тобто без яких не може відбуватись процес адміністративно-правового регулювання. У той самий час функціональними складовими частинами можуть вважатись ті, які значною мірою впливають на зазначений механізм, його вираженість та ефективність, водночас вони не є обов'язковими елементами [121, с. 33].

В. В. Галунько та В. І. Олефір відносять до складу механізму адміністративно-правового регулювання: норми адміністративного права та їх зовнішнє вираження – джерела адміністративного права; публічну адміністрацію 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 [122, с. 251].

І. М. Коросташова зазначає, що основні елементи механізму адміністративно-правового регулювання поділяються на обов'язкові та факультативні. До обов'язкових відносяться: 1) правові норми (загальнообов'язкові формально визначені правила поведінки, встановлені з метою регулювання суспільних відносин); 2) правові факти (або фактичний склад); 3) правовідносини (суспільні відносини, учасники яких виступають носіями прав і обов'язків, урегульованих нормами права); 4) акти реалізації норм права (офіційні приписи, засновані на законі, прийняті суб'єктом управління в порядку одностороннього волевиявлення і в межах його компетенції із додержанням встановленої процедури та форми, спрямовані на втілення в життя приписів норм права і тягнуть за собою юридичні наслідки (висновки, рішення тощо) [123, с. 57-58].

І. А. Городецька зазначає, що у сфері адміністративно права у переважній більшості науковці одностайні щодо трьох основних стадій правового регулювання, а саме: регламентація суспільних відносин; виникнення і конкретизація суб'єктивних прав та юридичних обов'язків; фактична реалізація прав та обов'язків суб'єктів адміністративних відносин. Таким чином, цим основним стадіям адміністративно-правового регулювання, відповідають три вузлові (основні) компоненти, що є необхідними структурними складовими функціонування механізму адміністративно-правового регулювання – адміністративно-правові норми, адміністративно-правові відносини, акти реалізації норм права [117, с. 118].

Спираючись на вказаний висновок, автором будуть проаналізовані основні складові елементи механізму адміністративно-правового регулювання в структурі механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Провідним елементом механізму адміністративно-правового регулювання необхідно вважати **норми права**.

С. С. Комісаров зазначив, що ефективність функціонування цілісного механізму адміністративно-правової охорони відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передусім залежить від системи адміністративно-правових норм, які передбачають порядок застосування норм і стандартів у зазначеній сфері [124, с. 18, 11, с. 75].

Ю. П. Битяк, В. Т. Гаращук та О. В. Дьяченко визначають адміністративно-правовими нормами встановлені, ратифіковані або санкціоновані державою, забезпечені за необхідності її примусовою силою, загальнообов'язкові, формально визначені правила поведінки, які надаються учасникам суспільних відносин, складають предмет адміністративного права, юридичні права й покладають на них юридичні обов'язки [125, с. 42, 11, с. 75].

Т. О. Коломоєць і П. С. Лютіков під адміністративно-правовою нормою розуміють формально визначене загальнообов'язкове правило поведінки, установлене та охоронюване державою, метою якого є регулювання суспільних відносин, що виникають, змінюються і припиняються у сфері забезпечення органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування реалізації та захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, а також у процесі державного і самоврядного управління у сферах соціально-економічного й адміністративно-політичного розвитку та охорони громадського порядку [126, с. 14–15, 11, с. 75].

Отже, *адміністративно-правові норми у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування* як провідний елемент механізму адміністративно-правового регулювання – це формально визначені загальнообов'язкові правила поведінки, установлені та охоронювані державою, метою яких є регулювання суспільних відносин, що виникають, змінюються і припиняються у сфері забезпечення органами місцевого самоврядування реалізації та захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, а також у процесі самоврядного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [119, с. 90].

В.І. Варивода та В.Г. Євдокимов здійснили класифікацію норм в сфері безпеки дорожнього руху за певними критеріями [5, с. 24]. Вказану класифікацію можливо застосувати й щодо норм, які стосуються діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Залежно від юридичного змісту приписів загально обов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на чотири підгрупи: зобов'язуючі, забороняючі, уповноважуючі та рекомендаційні, що відображає основні способи їх регулюючого впливу на суспільні відносини в аналізованій сфері [5, с. 25].

Прикладом зобов'язуючих норм є вимога, визначена в умовах перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування використовувати перевізниками встановлені на транспортних засобах, які працюють на автобусному маршруті, засоби відслідковування місцезнаходження автобусів за допомогою загальноміської системи GPS-контролю.

Забороняючою є норма, яка встановлює заборону використання автобусів, які старіше віку, визначеного органом місцевого самоврядування як організатором перевезень для перевезення пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування.

Прикладом уповноважуючих (дозвільних) норм є норми, що встановлюють мінімальну кількість транспортних засобів, які пристосовані для перевезення осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення, на автобусних маршрутах. Автомобільні перевізники мають право залучити до перевезень більшу кількість таких транспортних засобів, але не меншу.

Рекомендаційний характер носять, наприклад, норми про повідомлення водіями автобусів приватних перевізників диспетчера міського ситуаційного центру про перешкоди у місцях зупинки автобуса для усунення перешкод міськими службами.

Залежно від юридичного характеру приписів загальнообов'язкові правила в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна поділити на дві підгрупи: матеріальні та процесуальні [5, с. 24].

До першої групи норм, наприклад, можна віднести положення, які надають повноваження органам місцевого самоврядування здійснювати організацію дорожнього руху на території міста 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 [34]. До другої групи можна віднести положення, які регламентують порядок притягнення до відповідальності уповноваженою виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадовою особою виконавчих органів сільської, селищної, міської ради - інспектором з паркування водіїв за порушення правил стоянки, зупинки, паркування [127].

Залежно від дії в часі загальнообов'язкові правила у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можуть бути такими, що обмежені строками дії, і такими, що необмежені жодними часовими рамками [5, с. 24]. Нормами, які мають постійний характер можна назвати норми правил забудови територій. Нормами, які мають тимчасовий характер є відповідні програми підвищення безпеки дорожнього руху, оскільки приймаються на відповідний період.

За дією в просторі можна виділити правила загальнодержавного та місцевого масштабу [5, с. 24].

Норми, які регламентують діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є загальнодержавними. В той же час, норми, які видаються самими органами місцевого самоврядування, обмежуються в дії територією відповідної територіальної громади, району чи області.

Залежно від кола осіб, на яких поширюється дія приписів загальнообов'язкових правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху,

можна виділити такі групи: правила, що регулюють діяльність посадових осіб та інших працівників транспортних підприємств, а також працівників інших підприємств, діяльність яких пов’язана з дорожнім рухом; правила, що визначають обов’язки громадян – учасників дорожнього руху; правила, що закріплюють повноваження контрольно-наглядових органів щодо застосування заходів адміністративного впливу [5, с. 25].

Нормами першої групи, наприклад, є норми, які встановлюють обов’язок зберігання автобусів під час нічного відстою на спеціально-обладнаних матеріально-технічних базах. Нормами, які визначають обов’язки учасників дорожнього руху, є правило про здійснення оплати за перевезення пасажирів за допомогою автоматизованої системи обліку оплати проїзду шляхом реєстрації електронного квитка, що унеможливлює відволікання водія під час руху автобуса. Нормами, які відносяться до третьої групи можна назвати норми, по уповноваженню інспекторів з паркування здійснювати у випадках, визначених законом, розгляд справ про адміністративні правопорушення та проводити тимчасове затримання транспортних засобів.

Зовнішнім вираженням норм права є джерела права, яким у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є джерела адміністративного права.

Під джерелами адміністративного права розуміють прийняті уповноваженими органами акти правотворчості, які цілком складаються з адміністративно-правових норм чи містять хоча б одну з таких норм [125, с. 45].

Джерелами права у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування є як нормативно-правові акти, які визначають повноваження органів місцевого самоврядування у вказаній сфері так і нормативно-правові акти, які регламентують загальні питання безпеки дорожнього руху.

Основу правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху становлять Конституція України [128], Закон України «Про дорожній рух» [34], Закон

України «Про місцеве самоврядування в Україні» [33], Закон України «Про автомобільні дороги» [78], Закон України «Про транспорт» [129], Закон України «Про автомобільний транспорт» [66], Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» [105], Кодекс України про адміністративні правопорушення [127].

Джерелами права в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування також є підзаконні нормативно-правові акти, прийнятті Кабінетом Міністрів України, іншими центральними органами державної влади.

При цьому треба пам’ятати, що нормативні акти публічної адміністрації мають підзаконний характер, і це означає, що вони мають за змістом відповідати вимогам Конституції та законів України й інших актів вищих органів публічної влади. Нормативні акти мають бути юридично обґрунтованими. Такі акти не можуть обмежувати або порушувати права, свободи та законі інтереси приватних осіб, а також обмежувати компетенцію інших суб’єктів публічної адміністрації [130, с. 258].

Основними підзаконними актами необхідно вважати загальнодержавні стратегічні документи з безпеки дорожнього руху, які визначають основні проблеми в існуючій сфері та шляхи подолання вказаних проблем. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [67] та Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [2], нажаль, повною мірою не враховують стану нормативно-правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування, не відображають інших проблем у діяльності вказаних органів, а відповідно й не визначають шляхів подолання проблем.

Крім зазначених програмних документів, Кабінетом Міністрів України та центральними органами виконавчої влади прийняті такі нормативно-праві акти, які стосуються виконання органами місцевого самоврядування повноважень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів

України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [72], Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони» від 30 березня 1994 р. № 198 [131], Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» від 3 грудня 2008 р. № 1081 [83], Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типових правил розміщення зовнішньої реклами» від 29 грудня 2003 р. № 2067 [132], Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту» від 07 травня 2010 р. № 278 [133], Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» від 15 липня 2013 р. № 480 [134] та інші.

Також, джерелами права для органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху виступають міжнародні правові акти.

В першу чергу таким актом є Європейська хартія місцевого самоврядування (м. Страсбург, 15 жовтня 1985 р.) [101], яка визначає засади діяльності органів місцевого самоврядування в межах закону здійснювати регулювання та управління суттєвою часткою публічних справ, під власну відповідальність, в інтересах місцевого населення.

Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 р.) [135] з метою покращення міжнародних перевезень та підвищення безпеки дорожнього руху визначила вимоги до уніфікації правил дорожнього руху країн, які ратифікували угоду, вимоги до технічного стану транспортних засобів, безпечної поведінки учасників дорожнього руху, безпекової інфраструктури.

До джерел права також необхідно віднести міжнародно-правові акти, які визначають характеристики щодо безпечності тих чи інших структурних складових безпеки дорожнього руху. Такими є: Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання

та частин, які можуть бути встановлені, (Женева 20 березня 1958 р.) [136]. У документі встановлено єдині технічні приписи, яким мають відповідати деякі транспортні засоби, предмети обладнання та частини задля використання їх у країнах, які їх виготовляють, а також полегшення використання на території держав – сторін Угоди транспортних засобів, предметів обладнання та частин, офіційно затверджених на основі зазначених приписів компетентними органами будь-якої держави-сторони. Конвенція про дорожні знаки та сигнали (Відень, 8 листопада 1968 р.) [137] встановлює єдині підходи до дорожніх знаків, дорожньої розмітки для забезпечення міжнародного сполучення та підвищення безпеки дорожнього руху. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) (Женева, 1 липня 1970 р.) [138] встановлює вимоги до водіїв, які допускаються до перевезень пасажирів та вантажів, часи роботи та відпочинку водіїв.

Необхідно відмітити, що органи місцевого самоврядування мають особливий статус порівняно з іншими суб'єктами, які здійснюють повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Вказана особливість полягає у законодавчо встановленій можливості видання нормативно-правових актів, які визначають засади політики у сфері безпеки дорожнього руху на певній території.

Органи державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна умовно поділити на три категорії: нормотворчий орган, орган (органи) державної влади, які забезпечують формування та реалізують державну політику, орган (органи), які реалізують державну політику.

Загальнодержавним нормотворчим органом є Верховна рада України, до повноважень якої віднесено прийняття Законів України – нормативно-правових актів, які у загальному регламентують правовідносини у певній сфері. Верховна Рада України як законодавчий орган формує державну політику у сфері безпеки дорожнього руху.

Згідно Закону про дорожній рух [34] на Кабінет Міністрів України покладено повноваження щодо підготовки проектів законів, нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху, 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), прийняття нормативно-правових актів у вказаній сфері та інші повноваження [34]. Отже, Кабінет Міністрів України є органом державної виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Центральними органами виконавчої влади, які забезпечують формування та реалізують державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху також є Міністерство розвитку громад, територій, та інфраструктури України (в частині безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті) [139], Міністерство охорони здоров'я України (в частині реагування на небезпеки для здоров'я та надзвичайні стани в сфері охорони здоров'я) [140], Міністерство внутрішніх справ України (в частині забезпечення публічної безпеки і порядку, цивільного захисту, захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій та запобігання їх виникненню, ліквідації надзвичайних ситуацій, рятувальної справи, гасіння пожеж, пожежної та техногенної безпеки, діяльності аварійно-рятувальних служб) [141].

Центральними органами виконавчої влади, які реалізують політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є Національна поліція України [142], Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури [143], Державна служба України з безпеки на транспорті [144].

На місцевому рівні органи місцевого самоврядування діють за аналогічним принципом поділу.

Нормотворчими органами є сільські, селищні, міські, районні та обласні ради, які приймають нормативно-правові акти, що стосуються загальних засад, основних принципів діяльності у певній сфері. Так місцеві ради приймають програми безпеки дорожнього руху, затверджують місцеві правила забудови, правила проведення масових гулянь на проїзних частинах вулиць та доріг та інші.

Роль органів, що забезпечують формування та реалізують політику у сфері безпеки дорожнього руху на відповідній території виконують виконавчі комітети та відділи, управління та інші створювані радами виконавчі органи.

Таким чином, місцеві ради можна віднести до органів, які встановлюють основні засади діяльності органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху на відповідній території. А відповідно, нормативно-правові акти місцевих рад є актами, які формують політику безпеки дорожнього руху на відповідній території.

Такі акти, прийняті в межах компетенції, є обов’язковими як для органів місцевого самоврядування, так й для інших органів, які забезпечують реалізацію державної у політики у сфері безпеки дорожнього руху. Так, затвердженні органами місцевого самоврядування порядок в’їзду великогабаритного транспорту у певну пору доби є підставою для застосування поліцейськими заходів впливу до порушників: визначені місця зупинок приміського транспорту є підставою для вжиття заходів реагування для працівників Укртрансбезпеки, у разі зупинок автобусів не у встановлених місцях.

Вказане забезпечується нормою Закону про місцеве самоврядування, яка визначає гарантії місцевого самоврядування щодо обов’язковості нормативно-правових актів органів місцевого самоврядування. Стаття 73 вказаного Закону передбачає, що акти ради, сільського, селищного, міського голови, голови районної в місті ради, виконавчого комітету сільської, селищної, міської, районної у місті (у разі її створення) ради, прийняті в межах наданих їм повноважень, є обов’язковими для виконання всіма розташованими на

відповідній території органами виконавчої влади, об'єднаннями громадян, підприємствами, установами та організаціями, посадовими особами, а також громадянами, які постійно або тимчасово проживають на відповідній території [33].

Таку позицію підтвердив Конституційний Суд України, який зазначив, що в Основному Законі України передбачено форми та засоби реалізації права територіальних громад на місцеве самоврядування і вказано, що органи місцевого самоврядування в межах повноважень, визначених законом, приймають рішення, які є обов'язковими до виконання на відповідній території (частина перша статті 144). На основі цього положення Конституції України в Законі визначено, що у формі рішень рада приймає нормативні та інші акти (частина перша статті 59). Проаналізувавши функції і повноваження органів місцевого самоврядування, врегульовані Конституцією України та іншими законами України, Конституційний Суд України дійшов висновку, що органи місцевого самоврядування, вирішуючи питання місцевого значення, представляючи спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ та міст, приймають нормативні та ненормативні акти. До нормативних належать акти, які встановлюють, змінюють чи припиняють норми права, мають локальний характер, розраховані на широке коло осіб та застосовуються неодноразово, а ненормативні акти передбачають конкретні приписи, звернені до окремого суб'єкта чи юридичної особи, застосовуються одноразово і після реалізації вичерпують свою дію [145].

Ще одним елементом механізму адміністративно-правового регулювання є **адміністративно-правові відносини**, які на думку В.К. Колпакова є результатом впливу адміністративно-правових норм на поведінку суб'єктів сфери державного управління, внаслідок якого між ними виникають сталі правові зв'язки державно-владного характеру [146, с. 35–36].

Адміністративно-правові відносини це врегульовані нормами адміністративного права суспільні відносини у сфері державного управління, в

якому сторони беруть участь як носії прав і обов'язків, встановлених та забезпечуваних адміністративно-правовими нормами [147, с. 26].

Однією із сторін адміністративно-правових відносин, їх обов'язковим учасником має виступати орган публічної адміністрації. А.С. Васильєв зазначає, що суб'єктом адміністративно-правових відносин є такий потенційний учасник цих відносин, який у силу особливостей свого правового статусу і комплексу соціальних умов свого функціонування здатен бути носієм адміністративних повноважень, обов'язків і відповідальності [148, с. 68].

З огляду на тему дослідження однією і з сторін правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має бути орган місцевого самоврядування. В той же час іншим учасником відносин можуть бути громадяни, які є учасниками дорожнього руху, підприємства перевізники пасажирів громадським транспортом, забудовники, власники транспортних засобів та ніші особи. Таким чином, учасниками правовідносин є особи, які є учасниками дорожнього руху, та діяльність органу місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є спрямованою на захист їх інтересів, на захист інтересів невизначеного кола осіб, від їх неправомірних дій; не є учасниками дорожнього руху, однак їх діяльність впливає на безпеку дорожнього руху, а відповідно, діяльність органів місцевого самоврядування спрямована на захист інтересів інших осіб.

Відносини між вказаними суб'єктами та органами місцевого самоврядування мають особливість: вони пов'язанні саме із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Виникнення, зміна або припинення адміністративно-правових відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування, пов'язані з юридичними фактами, передбаченими адміністративно-правовими нормами, тобто конкретними життєвими обставинами. Прикладом таких обставин є вихід на вулицю для здійснення переходу на інший бік вулиці. Пішохід в такому випадку стає учасником адміністративно-правових відносин з органом місцевого самоврядування,

оскільки, зобов'язаний дотримуватись вимог засобів організації дорожнього руху (дорожньої розмітки, світлофорного об'єкта, знаків), які визначені органом місцевого самоврядування.

Об'єкти правовідносин – це ті реальні соціальні блага, які задовольняють інтереси й потреби людей і з приводу яких між суб'єктами виникають, змінюються чи припиняються суб'єктивні права та юридичні обов'язки [149, с. 107]. Під об'єктом адміністративно-правових відносин розуміють те, на що спрямовано інтереси суб'єктів, з приводу чого останні вступають в адміністративно-правові відносини, оскільки між цими елементами існує нерозривний зв'язок. Об'єктами адміністративно-правових відносин можуть бути різноманітні матеріальні та нематеріальні блага, які становлять публічну цінність, і діяння суб'єктів та об'єктів публічного управління, пов'язані з цими благами [150, с. 234].

Враховуючи вказані визначення, доходимо висновку, що об'єктом адміністративно-правових відносин у досліджуваній сфері є безпека дорожнього руху, та діяльність органів місцевого самоврядування, спрямована на її забезпечення у межах відповідної територіальної громади, району, області.

В залежності від спрямованості діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можливо виділити наступні *групи правових відносин*:

I. Відносини, що складаються в процесі забезпечення безпеки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів;

II. Відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;

III. Відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності транспортних засобів;

IV. Відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності вантажів;

V. Відносини, що складаються в процесі подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Підсумовуючи викладене, можна виділити наступні *риси вказаних адміністративно-правих відносин:* 1) вони виникають в процесі взаємовідносин між учасниками дорожнього руху, іншими суб'єктами, діяльність яких впливає на безпеку дорожнього руху, з органами публічної адміністрації; 2) обов'язковим суб'єктом таких відносин є орган місцевого самоврядування, який представляє публічно-правовий інтерес в сфері безпеки дорожнього руху і діє від імені територіальної громади в межах своєї компетенції; 3) вони характеризуються нерівним розподілом обов'язків сторін, тобто учасники дорожнього руху, інші суб'єкти, діяльність яких впливає на безпеку дорожнього руху, зобов'язанні виконувати приписи адміністративно-правових норм, в той же час цей обов'язок кореспондує з обов'язком органів місцевого самоврядування забезпечити реалізацію права на безпеку дорожнього руху для невизначеного кола осіб; 4) мають як адміністративний, так і судово-правовий режим забезпечення законності та правового захисту; 5) правовідносини обмежуються в просторі та реалізуються з метою забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідній території, що відноситься до компетенції органу місцевого самоврядування.

Таким чином, адміністративно-правові відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є відносинами між уповноваженим органом місцевого самоврядування та учасником дорожнього руху, іншим суб'єктом, діяльність якого впливає на безпеку дорожнього руху, у межах відповідної територіальної громади (району, області), що спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху невизначеному колу осіб.

Реалізація адміністративно-правових норм в діяльності органів місцевого самоврядування передбачає практичне втілення в життя загальнообов'язкових приписів, що містяться в цих нормах, з метою регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Реалізація норм права, прав і обов'язків суб'єктів безпосередньо пов'язана з основним елементом механізму адміністративно-правового регулювання (актами реалізації). Акти реалізації норм права (офіційні приписи, засновані на законі, прийняті суб'єктом управління в порядку одностороннього волевиявлення і в межах його компетенції із додержанням встановленої процедури та форми, спрямовані на втілення в життя приписів норм права і тягнуть за собою юридичні наслідки (висновки, рішення тощо). Реалізація норм права має чотири форми: використання, виконання, дотримання та застосування [123].

З огляду на досліджуване питання детального аналізу потребує форма реалізації норм права – застосування.

Застосування норм права характеризується суб'єктним складом, а саме: наявністю владно-компетентного органу, який в конкретній життєвій ситуації приймає відповідне рішення, що знаходить своє вираження у індивідуальному адміністративному акті або адміністративному договорі.

Індивідуальні акти є найбільш поширеним способом реалізації публічною адміністрацією владної компетенції щодо забезпечення завдань адміністративного права. Сутність їх полягає в тому, що вони встановлюють, змінюють або припиняють конкретні адміністративні правовідносини та звернені до конкретних суб'єктів і об'єктів адміністративно-правового регулювання, їх дія припиняється після здійснення встановлених у них прав і обов'язків, тобто після одноразового їх застосування [151, с. 231].

Видання індивідуальних адміністративних актів, на думку науковців, є близьким до нормативного, але не тотожне йому. Вони відрізняються від нормативних тим, що звернені до конкретних суб'єктів управлінських відносин і їх дія припиняється після здійснення встановлених у них прав і обов'язків, тобто після одноразового їх застосування [122, с. 69-70].

Прикладами видання індивідуальних актів адміністративного регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування можна назвати: видання наказу виконавчого органу ради, що

представляє інтереси відповідної територіальної громади, як організатора конкурсу на перевезення пасажирів, про розірвання договору про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування у зв'язку з порушенням його умов; видання виконавчим органом сільської, селищної, міської ради за місцем проведення робіт ордеру на тимчасове порушення об'єкту благоустрою в межах проїзної частини вулиці. Індивідуальними актами буде постанова про накладення адміністративного стягнення за вчинення правопорушення, передбаченого частинами першою, третьою і сьомою статті 122, частинами першою, другою та восьмою статті 152-1 КУпАП, складена уповноваженою виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадовою особою виконавчих органів сільської, селищної, міської ради - інспектором з паркування. При тимчасовому затриманні транспортного засобу шляхом доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку, що здійснюється інспектором з паркування, в разі вчинення водієм порушення, передбаченого частиною третьою статті 122 (порушення правил зупинки, стоянки в межах відповідного населеного пункту), частиною першою статті 152-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення, у випадках, коли розміщення транспортного засобу є таким, що суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху, а також у разі вчинення порушення, передбаченого частиною другою статті 152-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення, індивідуальним актом буде акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу.

Таким чином, індивідуальні акти адміністративного регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування можуть мати зовнішній вираз у формі наказу, ордеру, постанови, акту та інших формах.

Підводячи підсумки даного підрозділу необхідно зазначити, що доцільно більше уваги приділяти механізму правового регулювання у сфері забезпечення

безпеки дорожнього руху усіма суб'єктами публічної адміністрації, зокрема органами місцевого самоврядування.

Також необхідно відзначити, що не зважаючи на прийняття нових законодавчих актів, проведення структурних змін у системі забезпечення безпеки дорожнього руху, механізм забезпечення безпеки дорожнього руху залишається недосконалим.

В першу чергу це пов'язано з безсистемністю змін, які вносяться до законодавчих актів, неврахуванням ролі всіх суб'єктів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку дорожнього руху.

Вказане є наслідком застарілого підходу до побудови системи органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, відсутності центрального органу виконавчої влади, який відповідає за формування єдиної політики безпеки дорожнього руху відносно всіх складових безпеки: безпечна автомобільні дороги, безпечна поведінка учасників дорожнього руху, безпечні транспортні засоби, безпечні вантажі та здійснення поставарійної діяльності.

Механізм правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування є також недосконалим та потребує комплексного перегляду. Детальний аналіз проблем, пов'язаних з недосконалістю основного елементу механізму адміністративно-правового регулювання – норм права, в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, надано автором в інших підрозділах дисертаційного дослідження.

2.2. Превентивна діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

Виходячи із визначення поняття «забезпечення безпеки дорожнього руху» як діяльності публічної адміністрації спрямованої на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання, потрібно зробити висновок, що діяльність органів

місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як діяльність й інших органів в означеній сфері полягає у виконанні заходів у двох напрямках:

- запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, зменшення їх негативних наслідків – ***превентивна діяльність;***

- подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод – ***поставарійна діяльність*** [152, с. 255].

Сукупність превентивних та поставарійних заходів утворюють правовий механізм, який спрямований на регулювання діяльності, спроможної посилювати рівень захищеності учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного середовища, майна фізичних та юридичних осіб від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Превентивна діяльність органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху спрямована на виявлення небезпечних для фізичних та юридичних осіб, навколишнього природного середовища факторів, які впливають на безпеку дорожнього руху, та здійснення заходів для попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод й зменшення їх негативних наслідків.

Превентивна діяльність органів місцевого самоврядування передбачає виконання таких дій:

- аналітичні;
- планувальні;
- експертно-оцінювальні;
- реалізаційні;
- моніторингові [152, с. 255-256].

Аналітичні дії передбачають вивчення статистичних даних щодо дорожньо-транспортних пригод, виявлення причин їх настання, причин погіршення їх наслідків, виявлення, місць концентрації ДТП. Така система дій

використовується органами місцевого самоврядування у співпраці з органами Національної поліції.

З метою найбільш ефективного виконання таких дій доцільно використовувати новітні технології, які дозволяють відображати геокоординати місць ДТП, та введення такої системи, до якої мали б доступ органи Національної поліції, органи місцевого самоврядування та інші органи публічної адміністрації, які здійснюють діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Кожен з органів повинен вносити інформацію, яка стосується його компетенції та використовувати інформацію, внесену іншими суб'єктами. Такі програмні засоби доцільно запровадити на загальнодержавному рівні. Програмне забезпечення дозволятиме здійснювати оперативний аналіз даних, вжиття заходів реагування та оцінку ефективності запроваджених заходів реагування.

При здійсненні аналітичних дій важливе значення має правильне визначення елементу безпеки дорожнього руху, який став причиною виникнення ДТП, став причиною настання чи спряв настанню негативних наслідків. Оскільки, в подальшому органами місцевого самоврядування мають вживатися заходи щодо усунення таких причин.

Аналітичні дії мають також включати оцінку системи поставарійного забезпечення. Такі заходи мають визначати види наслідків ДТП, заходи, які вживались по їх усуненню та їх ефективність. Такий підхід дозволить отримувати актуальну інформацію про кількість потерпілих, їх стан та можливість повернення до звичайного життя після ДТП.

Планувальні дії передбачають розроблення заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху. Планувальні дії мають ґрунтуватися на даних аналітичних дій та враховувати передові світові напрацювання в сфері безпеки дорожнього руху. В першу чергу, доцільно вживати заходи щодо зменшення ДТП в місцях їх концентрації. Разом з тим, діяльність органів місцевого самоврядування має забезпечувати здійснення на постійні основі заходів щодо

зменшення кількості ДТП, зменшення тяжкості наслідків ДТП та їх подолання [152, с. 256].

Планувальні дії включають в себе розроблення короткострокових та довгострокових стратегій та програм підвищення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади, внесення в них змін на основі даних аналітичних заходів, розроблення нормативно-правових актів, які стосуються безпеки дорожнього руху, розроблення схем та графіків руху громадського транспорту, схем організацій дорожнього руху.

Необхідно відмітити, що ефективність заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху багато в чому залежить від правильного планування заходів, гармонічного поєднання заходів, які вживаються щодо всіх елементів безпеки дорожнього руху, дотримання ієрархічності в плануванні.

Експертно-оцінювальні дії полягають у наданні фахівцями в сфері безпеки дорожнього руху висновків щодо запропонованих заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху. Прикладами таких дій є здійснення відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» аудиту автомобільних доріг. Вказані правові механізми дозволяють здійснювати експертно-оцінювальні заходи в частині безпечності автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

Для забезпечення відповідності вжиття заходів по підвищенню безпеки дорожнього руху, органам місцевого самоврядування доречно було б передбачати дворівневу систему органів (осіб), які покликані вживати превентивні заходи в сфері безпеки дорожнього руху. Наприклад, розроблення заходів покладено на один структурний підрозділ виконавчого органу місцевої ради, а оцінка таких заходів на інший. Так, проект обов’язкових та додаткових умов конкурсу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» розробляє підрозділ, що відповідає за організацію перевезень.

Підрозділ, який відповідає за забезпечення безпеки дорожнього руху, дає оцінку їх відповідності вимогам щодо безпеки дорожнього руху.

Реалізаційні дії передбачають впровадження органами місцевого самоврядування розроблених заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху. Реалізація заходів може виявлятися як у діях технічного характеру: обладнанні вулиць безпековою інфраструктурою так і у виданні нормативних актів, які встановлюють вимоги щодо безпеки дорожнього руху.

Моніторингові дії полягають у здійсненні аналізу наслідків вжитих заходів та напрацюванні рекомендацій за результатами такого аналізу.

З метою забезпечення належного рівня безпеки дорожнього руху превентивні заходи повинні вживатися щодо кожного з елементів безпеки дорожнього руху [152 с. 257].

Безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів

Втілюючи превентивні заходи в сфері безпечності автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, органи місцевого самоврядування повинні здійснювати заходи, направлені на забезпечення їх здатності:

- не стати причиною ДТП;
- запобігти настанню ДТП;
- зменшити негативні наслідки ДТП.

Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» [105] відносить до компетенції місцевих рад питання планування території, шляхом затвердження відповідних схем планування, комплексних планів просторового розвитку територій громад, генеральних планів населених пунктів і детальних планів територій.

Вказані документи визначають перспективні планувальні рішення щодо використання відповідних територій, а отже, є основними документами, які

дають можливість вирішити питання майбутньої побудови території. Плани щодо розвитку територій мають включати в себе вимоги щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху забудованих територій. Нові ж території повинні забудовуватися з додержанням вимог щодо безпеки дорожнього руху.

Таким чином, органи місцевого самоврядування на етапі планування розвитку територій повинні враховувати необхідність забезпечення безпеки дорожнього руху.

На даний час діючі норми вказаного Закону не зобов'язують органи місцевого самоврядування забезпечувати врахування вимог безпеки дорожнього руху при забудові та плануванні територій. Вказана прогалина має бути вирішена шляхом внесення відповідних змін у законодавчі акти.

Діяльність органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпечності автомобільних доріг відрізняється від превентивної діяльності щодо інших елементів безпеки дорожнього руху тим, що регуляторний вплив в цьому напрямку спрямований здебільшого на структури, які є підпорядкованими органам місцевого самоврядування. Виконавцями заходів по забезпеченню безпечності автомобільних доріг є відповідні структурні підрозділи виконавчого органу, комунальні підприємства – балансоутримувачі автомобільних доріг, безпекової інфраструктури. Відповідно, виконуючи функцію по забезпеченню безпечності автомобільних доріг органи місцевого самоврядування використовують метод примусу, та не використовують методів переконання та заохочення.

Безпечні транспорті засоби

На відміну від діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпечності автомобільних доріг, діяльність по забезпеченню безпечності транспортних засобів спрямована на коло суб'єктів, які здебільшого, не перебувають в підпорядкуванні органів місцевого самоврядування.

Можливо визначити три групи суб'єктів, яким належать транспортні засоби, та які перебувають у сфері впливу органів місцевого самоврядування:

- транспортні засоби, які належать комунальним підприємствам, установам, організаціям;
- транспортні засоби, що належать перевізникам, які надають послуги з перевезення пасажирів;
- транспортні засоби, які належать фізичним та юридичним особам, та використовуються ними для власних потреб чи для надання послуг з перевезення вантажів.

Розглядаючи питання про безпечність ***транспортних засобів, які належать відповідній територіальній громаді***, необхідно такі транспорті засоби поділити на три категорії, що допоможе визначити роль органів місцевого самоврядування в забезпеченні безпечності таких.

Першу групу, становлять транспортні засоби, які здійснюють громадські перевезення (автобуси, тролейбуси, трамваї). Оскільки такі транспортні засоби відіграють значну соціальну роль, їх безпечність має бути першочерговим завданням органів місцевого самоврядування та економічне навантаження щодо виконання цього заходу має лягати на місцевий бюджет.

Придбання нових транспортних засобів, оснащених сучасними системами безпеки, - основний спосіб забезпечення безпечності транспортного парку комунальних перевізників.

Додатковим способами, але не менш важливими, є підтримання транспортних засобів у безпечному стані на рівні, визначеному їх технічною документацією та удосконалення систем безпечності на існуючих транспортних засобах.

Придбання нових автобусів, тролейбусів чи трамваїв є високовартісним заходом та не кожна територіальна громада може дозволити собі таку закупівлю. Досить часто населеним пунктам доводиться придбавати транспорті засоби, що вже були у користуванні [153] або просити передати територіальну громаду іншого населеного пункту транспортний засіб безкоштовно [154]. У випадку з придбанням висока ймовірність, що придбані транспортні засоби, хоча й застарілі, однак після відповідної модернізації зможуть виконувати свої

функції та відповідатимуть характеристикам безпечності. Разом з тим, транспорті засоби, які передаються безкоштовно від однієї територіальної громади іншій, зазвичай уже повністю вичерпали свій потенціал, та використання їх становить значну небезпеку.

Другу групу становлять спеціалізовані транспортні засоби, які використовуються територіальною громадою для виконання функцій органів місцевого самоврядування: по підтриманню благоустрою, виконанню ремонтних робіт на автомобільних дорогах тощо.

Оскільки використання вказаних транспортних засобів забезпечує виконання функцій органів місцевого самоврядування, вони мають нести тягар по забезпеченню їх безпечності, шляхом вжиття відповідних заходів, аналогічних транспортним засобам, які задіяні у здійсненні громадських перевезень.

Третю групу становлять комунальні транспорті засоби, які використовуються комунальними підприємствами, що здійснюють комерційну діяльність.

Діяльність органів місцевого самоврядування щодо забезпечення безпечності таких транспортних засобів має полягати у визначенні обов'язків комунальних підприємств по забезпеченню безпечної експлуатації транспортних засобів.

Отже, виконуючи повноваження щодо забезпечення безпеки дорожнього руху відносно безпечності транспортних засобів, що належать територіальній громаді, органи місцевого самоврядування повинні забезпечувати:

- придбання новітніх, оснащених передовими технологіями, які забезпечують безпеку пасажирів, транспортних засобів, які використовуються для громадських перевезень;
- придбання новітніх, оснащених передовими технологіями, спеціалізованих транспортних засобів;
- підтримання існуючих транспортних засобів у стані, який відповідає їх технічним характеристикам;

- постійну модернізацію існуючих транспортних засобів новітніми технологіями безпечності;
- надання вказівок щодо забезпечення безпечності транспортних засобів, які використовуються комунальними підприємствами, які здійснюють комерційну діяльність.

Виконання вказаних завдань має забезпечуватися шляхом:

1. фінансування за рахунок місцевого бюджету придбання нових транспортних засобів, підтримання у стані, який відповідає технічним характеристикам, модернізацію транспортних засобів, які використовуються для виконання громадських перевезень та спеціалізованих транспортних засобів;
2. встановлення обов'язкових вимог щодо забезпечення безпечності транспортних засобів, які перебувають у користуванні комунальних підприємств, установ, організацій;
3. контролю за виконанням вимог щодо безпечності транспортних засобів.

Транспортні засоби, що належать перевізникам, які надають послуги з перевезення пасажирів

Закон України «Про автомобільний транспорт» покладає на виконавчі органи міських, селищних та сільських рад функцію організації перевезень на автобусних маршрутах загального користування. Закон передбачає, що орган місцевого самоврядування як організатор перевезень визначає структуру парку автобусів, які працюватимуть на маршруті загального користування, за пасажиромісткістю, класом, технічними та екологічними показниками [66].

Отже, саме на органи місцевого самоврядування покладено обов'язок визначати вимоги до транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів на відповідних автобусних маршрутах.

Органи місцевого самоврядування для забезпечення безпечності транспортних засобів, які використовуються для здійснення перевезення

пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, повинні забезпечити:

- використання перевізниками на автобусних маршрутах загального користування нових транспортних засобів;
- підтримання перевізниками транспортних засобів, які використовуються для перевезення пасажирів у безпечному стані;
- постійну модернізацію існуючих транспортних засобів новітніми технологіями безпечності.

Виконання вказаних завдань можливе шляхом визначення в умовах конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування вимог щодо технічних характеристик транспортних засобів, які використовуватимуться на автобусних маршрутах та відображення зобов'язань перевізника щодо виконання умов перевезень та порядок контролю зі сторони органу місцевого самоврядування в договорі про організацію перевезень.

Однак, необхідно розуміти, що вартість нового автобусу є значною, та не кожен з перевізників зможе забезпечити здійснення перевезень новими автобусами. Так, Комунальне підприємство «Електротранс» міської ради міста Кропивницького у 2018 році придбавало автобуси міські пасажиромісткістю 60 осіб, в тому числі місць для сидіння 25, за ціною 3 477 000,00 грн. з ПДВ [155], а Дочірнє підприємство «Тростянецьпастранс» комунального підприємства Тростянецької міської ради «Тростянецькомунсервіс» у 2021 році придбало автобуси пасажиромісткістю 19+3+1, за ціною 1 093 500,00 грн. з ПДВ [156].

Визначення організатором перевезень вимог щодо забезпечення перевезень на міських автобусних маршрутах новими автобусами може призвести до того, що жоден з учасників конкурсу не зможе забезпечити виконання встановлених вимог, та згідно вимог Закону про автомобільний транспорт перевезення здійснюватиме перевізник, який не має відповідних автобусів [66]. Договір про організацію перевезень з таким перевізником буде укладено з строком дії один рік [157]. А після спливу року, ситуація не

зміниться - і жоден з перевізників знову ж таки не зможе забезпечити перевезення на маршруті новими автобусами.

В зв’язку з такою ситуацією, органи місцевого самоврядування не висувають вимог щодо необхідності використання нових автобусів, та висувають вимоги, які можуть забезпечити перевізники існуючим парком автобусів. Що в свою чергу, призводить до того, що на міських автобусних маршрутах використовують автобуси, що не відповідають сучасним вимогам безпечності [158].

В зв’язку з цим, пропонується застосовувати систему стимулювання придбання нових автобусів, шляхом врахування при визначені переможця інвестиційного зобов’язання щодо придбання нових автобусів, та контролю виконання щорічного графіку придбання. Така практика, запроваджена у місті Києві з 2016 року (додаток В 21) дала змогу забезпечити придбання перевізниками 455 нових автобусів (станом на 21 травня 2021 р.), які використовуються для перевезень на міських автобусних маршрутах (додаток В 22).

Враховуючи те, що виконавчий орган місцевої ради є організатором перевезень на автобусних маршрутах загального користування, та умови взаємодії між організатором та перевізником визначені в договорі про організацію перевезень на відповідній території, саме вказаний договір має бути використаний як інструмент впливу на безпечність транспортних засобів. Саме в договорі мають бути визначені умови контролю за тим, щоб перевізники після перемоги у конкурсі не змінювали рухомий склад, який подавався для участі на конкурсі, на інший, який не відповідає встановленим вимогам. Також, умовами договору орган місцевого самоврядування повинен встановити порядок контролю щодо підтримання транспортних засобів у стані, який відповідає його технічним характеристикам та зобов’язання перевізника щодо модернізації автобусів в частині їх безпечності.

Необхідно відмітити, що окрім автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування,

населеними пунктами проходять приміські, міжміські та міжнародні автобусні маршрути.

На вказаних маршрутах вимоги щодо парку автобусів визначають органи виконавчої влади. Та, досить часто, вимоги щодо автобусів, які працюють в населеному пункті, є значно вищими, аніж ті, які встановлені для міжміських та приміських автобусів. Особливо помітна така різниця в автобусах, які працюють у м. Києві. Недотримання перевізниками, які здійснюють перевезення на приміських та міжміських маршрутах, законодавства в частині необхідності висадки пасажирів на автостанціях, призводить до того, що автобуси, які за своїми технічними характеристиками не відповідають вимогам, встановленим у м. Києві, здійснюють перевезення не лише на околицях, а й в центральній частині міста.

В зв'язку з цим, доцільно внести зміни в Закон України «Про автомобільний транспорт» та передбачити можливість територіальним громадами встановлювати для автобусів, шлях слідування яких проходить по відповідному населеному пункту вимоги до автобусів, на рівні, який визначений для здійснення перевезень автобусними маршрутами загального користування і відповідній громаді.

Доцільно відмітити, що особливу категорію транспортних засобів, які надають послуги щодо перевезення пасажирів є таксі. На даний час органи місцевого самоврядування не мають можливості впливати на безпечність транспортних засобів, які використовуються як таксі, що в тому числі, впливає на безпечність транспортних засобів, які використовуються для надання таких послуг.

Транспортні засоби, які належать фізичним та юридичним особам, та використовуються ними для власних потреб

Вплив органів місцевого самоврядування на власників транспортних засобів, які використовують їх для власних потреб, з метою підвищення безпечності транспортних засобів може здійснюватися шляхом застосування методів переконання, заохочення та в меншій мірі методу заборон.

Використовуючи метод переконання органи місцевого самоврядування повинні впроваджувати заходи щодо роз'яснення необхідності підтримання транспортних засобів у технічно-справному стані, необхідності обладнання транспортних засобів новітніми засобами безпечності тощо. Для цього органам місцевого самоврядування доцільно застосовувати заходи соціальної реклами, підтримувати громадські об'єднання, які пропагують використання безпечних транспортних засобів, долучати до роз'яснювальної роботи місцеві засоби масової інформації.

Необхідно враховувати, що значну роль в можливості підтримання транспортних засобів у безпечному стані залежить від фінансових можливостей власників автомобілів.

В зв'язку з цим, в роботі органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки транспортних засобів можливо використовувати метод стимулювання. Звісно, самим оптимальним заходом щодо підвищення безпечності транспортних засобів, які використовуються для власних цілей фізичними та юридичними особами, було б стимулювання придбання нових автомобілів. Однак, такі високовартісні проекти не зможуть бути профінансовані значною кількістю територіальних громад. Проте, бюджети територіальних громад можуть передбачати витрати на компенсацію власникам транспортних засобів затрат по оснащенню транспортних засобів безпековими елементами. Так, можливо передбачити надання підтримки на придбання зимових шин певним категоріям осіб – особам з інвалідністю, ветеранам та ін.

Також, можливо запровадити програми щодо компенсації відсотків при придбані нових автомобілів у кредит за рахунок місцевих бюджетів. Можливе стимулювання придбання нових автомобілів шляхом обміну старого автомобіля із зарахуванням його вартості на новий та подальшої компенсації відсотків. Та інші види компенсацій.

Щодо методу заборон, то такий метод також може застосовуватися як метод, що направлений на придбання транспортних засобів, які мають підвищені заходи безпечності. Органом місцевого самоврядування може бути

встановлено заборону на пересування транспортних засобів, термін використання яких становить більше якогось періоду, певними вулицями населеного пункту, чи автомобілям, які необладнані певними засобами безпечності, з швидкістю, яка є нижчою ніж для автомобілів, які обладнані такими засобами.

Безпечні вантажі

Вплив органів місцевого самоврядування на забезпечення безпечності вантажів повинен полягати в проведенні роз'яснювальної роботи серед власників транспортних засобів з питань безпечного перевезення вантажів.

Переважно роз'яснювальна робота з питань забезпечення безпеки дорожнього руху стосується загальних правил поведінки учасників дорожнього руху та безпечності транспортних засобів. В той же час, питання безпечності перевезення вантажів не приділяється достатньої уваги.

В зв'язку з цим, органам місцевого самоврядування доцільно розробляти методичні рекомендації щодо забезпечення безпечного перевезення вантажів та надавати їх суб'єктам господарювання, які розташовані в межах відповідної територіальної громади, та надають послуги по перевезенню вантажів чи використовують автомобілі для перевезення вантажів у власній господарській діяльності. Також органи місцевого самоврядування забезпечувати контроль доведення змісту відповідних рекомендації до керівного складу, працівників, відповідальних за навантаження та перевезення вантажів, вказаних юридичних осіб.

Безпечна поведінка учасників дорожнього руху

Зазвичай заходи з забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху асоціюються виключно з заходами щодо пропаганди необхідності безпечної поведінки на дорогах. Так, Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [159] в завданні «Забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху» передбачає виконання заходів «Проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній (теле-, радіо-, зовнішня

реклама тощо) з метою інформування населення про необхідність дотримання Правил дорожнього руху та зниження ризиків виникнення небезпечних ситуацій на дорозі»; «Створення освітньої он-лайн платформи з безпеки дорожнього руху та життєдіяльності».

Однак, необхідно погодитись з Давидовою Н.В., що пропаганда безпеки дорожнього руху – послідовна, цілеспрямована діяльність, орієнтована на закріплення у свідомості суспільства, системного поширення знань, що стосуються питання забезпечення безпеки дорожнього руху, роз'яснення законодавчих та інших нормативно-правових актів, що регламентують поведінку учасників дорожнього руху. Пропаганда володіє великим арсеналом методів переконання, метою застосування яких є вплив на погляди й ідеї суспільства [160, с. 91].

З метою визначення груп впливу та методів переконання, які повинні застосовуватись, доцільно заходи з пропаганди розділити на дві категорії, в залежності від кола осіб, які підлягатимуть впливу.

До першої категорії необхідно віднести дітей, які не мають багажу знань щодо Правил дорожнього руху, або їх знання є обмеженими. Вплив на таку категорію учасників дорожнього руху має бути направленим, у першу чергу, на вивчення ПДР, в тому числі й вивчення їх правильного застосування.

Другу категорію становлять особи старшого віку, які обізнані щодо певних вимог Правил дорожнього руху, або добре знають їх, однак не дотримуються їх. Щодо таких осіб мають застосовуватись методи переконання.

Органи місцевого самоврядування, як органи, які забезпечують безпеку дорожнього руху, повинні охоплювати пропагандою безпечної поведінки учасників дорожнього руху обидві категорії осіб.

Виховання осіб, які є відповідальними учасниками дорожнього руху, необхідно здійснювати починаючи з дитячого садочка. В подальшому таке виховання має здійснюватися у школі, вищій школі.

Підхід до вивчення Правил дорожнього руху у закладах освіти має змінитися, та діти мають навчитися бути пішоходами, велосипедистами,

пасажирами. Вивчення Правил дорожнього руху в частині прав та обов'язків водіїв має відбуватися на спеціалізованих курсах.

В дитячих садочках дітей мають навчити основних правил піших прогулянок, правил активного захисту при поїздці на велосипеді (необхідність одягати захисні елементи), поїздці в автомобілі (необхідність сидіти в дитячому кріслі та бути пристебнутим).

В школі діти мають навчитися бути пішоходами, велосипедистами та пасажирами. Діти мають знати як безпечно прийти до школи чи приїхати до школи велосипедом чи громадським транспортом.

Вища школа має поглибити за закріпити знання дітей.

Органи місцевого самоврядування у співпраці з дитячими садочками, школами та закладами вищої освіти, не залежно від форми власності, мають забезпечити набуття дітьми статусу обізнаних і відповідальних учасників дорожнього руху.

Однак, заходи по забезпеченню безпечної поведінки учасників дорожнього руху не обмежуються виключно пропагуванням такої поведінки.

Одним із основних засобів стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху виступають елементи безпекової інфраструктури автомобільних доріг.

Наприклад, направляючі огородження для стимулювання пішоходів здійснювати перехід у встановлених місцях; засіб заспокоєння руху – для стимулювання водіїв дотримуватись швидкісного режиму у місцях з високим рівнем ризику настання ДТП.

Отже, встановлюючи відповідні засоби, органи місцевого самоврядування корелюють поведінку учасників дорожнього руху. Відповідно, організація дорожнього руху з встановленням відповідних безпекових засобів є методом, який можуть використовувати органи місцевого самоврядування для забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

Органам місцевого самоврядування доцільно з урахуванням статистичних даних аналізувати найбільш вразливі місця в частині безпеки дорожнього руху

та вживати заходи щодо підвищення їх безпечності, шляхом зміни транспортного середовища. Так, можливо запроваджувати програми щодо безпеки шкіл, пішохідних переходів, зупинок громадського транспорту тощо.

У разі прийняття рішення щодо підвищення безпеки таких місць органам місцевого самоврядування необхідно здійснити аналіз організації дорожнього руху на даний час з виїздом на кожний об’єкт, визначення заходів, необхідних для підвищення його безпеки та їх запровадження.

Так, підвищення безпеки пішохідних переходів має включати аналіз наявності та стан дорожньої розмітки, наявність дорожніх знаків та їх видимість у різні пори року та доби, наявність освітлення нерегульованих переходів, можливість автономного освітлення в періоди вимкнення загального вуличного освітлення, необхідність встановлення засобів заспокоєння руху, наявність огороджувальних направляючих конструкцій.

Постійна робота органів місцевого самоврядування щодо впровадження засобів регулювання дорожнього руху призведе до зниження рівня ДТП.

Важливим напрямком роботи органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху є забезпечення безпечної поведінки водіїв транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування.

Стимулювання безпечної поведінки водіїв автобусів, які здійснюють перевезення на міських автобусних маршрутах загального користування повинне відбуватися шляхом встановлення відповідних конкурсних вимог та умов договорів про організацію перевезень.

Органи місцевого самоврядування можуть встановлювати вимоги щодо залучення для перевезень на маршрутах водіїв, які мають певний стаж роботи водіями з певною категорією. Крім того, органам місцевого самоврядування доцільно встановлювати вимоги щодо підвищення кваліфікації водіїв та накладення санкцій на перевізника, водії якого допускають порушення Правил дорожнього руху.

Для стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху все частіше використовуються сучасні програмні комплекси. Наприклад, проблему небезпечної поведінки водіїв автобусних маршрутів, які працюють в режимі «маршрутне таксі», щодо здійснення розрахунків під час руху автобуса, пропонується вирішувати шляхом запровадження в населених пунктах відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті» [161] вказаної електронної системи.

Ще одним законодавчо-встановленим засобом стимулювання безпечної поведінки учасників дорожнього руху є надання повноважень органам місцевого самоврядування щодо притягнення до адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки транспортних засобів у межах відповідного населеного пункту, зафіксованого в режимі фотозйомки (відеозапису) [76]. Вказане створює нові можливості для органів місцевого самоврядування щодо впливу на учасників дорожнього руху з метою стимулювання безпечної поведінки. Ефективність вказаного механізму необхідно дослідити після запровадження системи фото-відеофіксації порушень правил зупинки та стоянки органами місцевого самоврядування хоча б декількома найбільшими містами держави та на підставі таких досліджень зробити висновки щодо можливості надання повноважень щодо притягнення до адміністративної відповідальності уповноваженими особами органів місцевого самоврядування й інших учасників дорожнього руху, чи водіїв за інші правопорушення. Таке нововведення є особливо актуальним для маленьких віддалених сіл, які лежать поза межами регулярних маршрутів патрульної поліції.

Таким чином, повноваження органів місцевого самоврядування щодо забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху полягають у наступному:

- проведення пропаганди щодо необхідності безпечної поведінки усіма учасниками дорожнього руху, в тому числі забезпечення вивчення Правил дорожнього руху;
- організація дорожнього руху на територіях населених пунктів, засобами, що стимулюють безпечну поведінку учасників дорожнього руху;
- впровадження заходів щодо забезпечення безпечної поведінки водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів громадським транспортом;
- притягнення до адміністративної відповідальності осіб за порушення вимог Правил дорожнього руху.

2.3. Повноваження органів місцевого самоврядування у сфері поставарійної діяльності

Виходячи із того, що завданням діяльності органів публічної адміністрації у сфері забезпеченням безпеки дорожнього руху є зменшення кількості осіб, які загинули або серйозно травмувалися в результаті ДТП, однією із складових діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху є поставарійна діяльність.

З огляду на види наслідків дорожньо-транспортних пригод, поставарійні заходи повинні вживатися з метою захисту:

- життя та здоров’я фізичних осіб;
- навколишнього природного середовища;
- майна фізичних та юридичних осіб.

За часом вжиття поставарійних заходів необхідно розглядати:

- першочергові;
- термінові;
- реабілітаційні.

Першочергові заходи виражаються у наданні першої допомоги потерпілим в місці настання дорожньо-транспортної пригоди; вжитті заходів

щодо запобігання розповсюдженню небезпечних речовин, що вивільнились (можуть вивільнитися) в результаті ДТП, вибухам, пожежам, пошкодженню майна.

Першочергові заходи вживаються самими учасниками дорожньо-транспортних пригод, іншими особами, які присутні на місці виникнення ДТП.

З урахуванням статті 3 Конституції України, яка проголошує життя і здоров'я людини найвищою соціальною цінністю [128], першочергові дії при настанні ДТП в першу чергу мають бути направленні саме на рятування життя та здоров'я людей.

Згідно інформації Міністерства охорони здоров'я України, за статистикою, допомога потерпілим внаслідок ДТП, надана протягом перших 4 хвилин, збільшує шанси на порятунок на 30% [162].

Таким чином, надання кваліфікованої першої допомоги у місці настання дорожньо-транспортної пригоди є вкрай важливим, та органи місцевого самоврядування повинні бути долученні до заходів, які забезпечують можливість її ефективного надання.

Закон України про дорожній рух передбачає, що у випадках, визначених Законом України «Про екстрену медичну допомогу», учасники дорожнього руху зобов'язані надавати необхідну домедичну допомогу та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод [34].

Закон України «Про екстрену допомогу» визначає поняття домедична допомога як невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи [163]. До осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині у невідкладному стані, Закон про

екстрену допомогу відносить рятувальників аварійно-рятувальних служб, працівників державної пожежної охорони, поліцейських, фармацевтичних працівників, провідників пасажирських вагонів, бортпровідників та інших осіб, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги [163].

Правила дорожнього руху передбачають, що у разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний вжити можливих заходів для надання домедичної допомоги потерпілим, викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги, а в разі відсутності можливості вжити зазначених заходів звернутися по допомогу до присутніх і відправити потерпілих до закладу охорони здоров'я [72].

Отже, водій, причетний до ДТП, зобов'язаний вжити заходів щодо надання домедичної допомоги. При цьому, він може звернутися до осіб, які присутні на місці ДТП. В більшості випадків учасники ДТП, інші водії та очевидці не є особами, які віднесені Законом про екстрену допомогу до осіб, які надають домедичну допомогу.

З урахуванням положень Закону України «Про екстрену допомогу», така допомога потерпілим не може вважатися домедичною. Разом з тим, заходи, які будуть вжитті на місці ДТП одразу після його вчинення, до приїзду екстрених служб, є вкрай важливими, з огляду на що вважається за необхідне долучити органи місцевого самоврядування до забезпечення ефективного надання першої допомоги.

Завданням органів місцевого самоврядування в частині надання домедичної допомоги має бути навчання пересічних громадян правилам надання такої допомоги.

В зв'язку з цим, органам місцевого самоврядування доцільно на базах комунальних закладів освіти створювати центри навчання надання домедичної допомоги, здійснювати фінансування такого навчання, здійснювати агітаційні заходи щодо необхідності навчання надання домедичної допомоги.

На даний час Закон України «Про екстрену допомогу» не відносить водіїв автобусів до осіб, які зобов'язанні надавати домедичну допомогу. Однак, такі навички у водіїв, які здійснюють перевезення пасажирів є необхідною кваліфікацією, оскільки перевезення пасажирів, передбачає підвищення ризику завдання шкоди значній кількості осіб при настання дорожньо-транспортної пригоди.

Зважаючи на це, органам місцевого самоврядування, як організаторам перевезень автобусними маршрутами загального користування, при проведенні конкурсів серед перевізників, доцільно встановлювати вимогу про необхідність отримання навичок по наданню першої допомоги водіями автобусів, які будуть задіяні на маршрутах для здійснення перевезень.

Для забезпечення вжиття першочергових заходів щодо рятування майна фізичних та юридичних осіб та відверненню негативних наслідків для навколишнього природного середовища вимогу щодо знання правил та отримання навичок пожежогасіння також необхідно встановлювати при проведенні конкурсів на міських автобусних маршрутах загального користування.

Виконання перевізниками вказаних заходів, повинно забезпечуватися шляхом визначення в договорах про організацію перевезень пасажирів автобусними маршрутами загального користування, які укладаються між органами місцевого самоврядування та перевізниками, та наявність вказаних обставин повинно перевірятися як на стадії проведення конкурсу так і під час перевірки виконання умов договорів. Крім того, при здійсненні контрольних заходів по виконанню умов договорів, органам місцевого самоврядування необхідно також перевіряти наявність та справність засобів пожежогасіння.

Термінові заходи вживаються спеціалізованими службами у місці настання дорожньо-транспортної пригоди чи у спеціально-обладнаних місцях та спрямовані на збереження життя та здоров'я потерпілих, навколишнього природного середовища та майна фізичних і юридичних осіб.

Ефективність вжиття таких заходів залежить від швидкості прибуття відповідних служб до місць ДТП та якість надання допомоги.

В зв'язку з чим, завдання органів місцевого самоврядування в частині термінових заходів умовно можливо розділити на забезпечення:

- заходів, спрямованих на швидке прибуття екстрених служб на місце ДТП;

- заходів, спрямованих на ефективне відвернення наслідків ДТП.

Тяжкість наслідків ДТП досить часто залежить від того як швидко потерпілим буде надано кваліфіковану медичну допомогу, вжито заходів щодо гасіння пожежі, вжитто інших заходів щодо відвернення настання негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Згідно Нормативів прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події [164] на швидкість прибуття екстреної (медичної) допомоги впливають такі чинники як ускладнений дорожній рух, метеорологічні умови, сезонні особливості, епідеміологічна ситуація тощо.

Завданням органів місцевого самоврядування щодо забезпечення швидкого прибуття екстрених служб є вплив в межах компетенції, на чинники, від яких залежить швидкість прибуття.

Органи місцевого самоврядування повинні забезпечувати можливість швидкого прибуття спеціальної техніки шляхом забезпечення належного дорожнього покриття, організації дорожнього руху, що дозволяє швидкий проїзд спеціалізованих транспортних засобів, розміщення екстрених служб у місцях, що дозволяють оперативно реагувати у випадках настання ДТП.

Забезпечення належного дорожнього покриття, розчищення від снігу та вжиття протиожеледних заходів є важливим завданням органів місцевого самоврядування, оскільки неможливість проїзду екстрених служб тими чи іншими ділянками дороги має наслідком затягування надання кваліфікованої медичної допомоги.

Крім того, органи місцевого самоврядування можуть підвищити швидкість прибуття автомобілів екстреної допомоги шляхом запровадження

виділених смуг для громадського транспорту, автоматизованих систем керування дорожнім рухом.

Швидкість прибуття екстрених служб до місця ДТП також залежить від місць дислокації таких служб. Даний факт відіграє значну роль у великих містах, які потерпають від заторів, та у маленьких населених пунктах, від яких місця дислокації екстрених служб знаходяться територіально далеко.

Згідно даних ДСНС гостро стоїть питання організації гасіння пожеж у сільській місцевості, де існує велика кількість населених пунктів, час прибуття першого підрозділу в які перевищує максимально допустимі значення (20 хвилин) [165].

В зв'язку з вказаною проблемою, Кабінетом Міністрів України було схвалено Стратегію реформування системи Державної служби з надзвичайних ситуацій [166], реалізація якої знайшла свій вияв у Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення захисту лісів, запобігання пожежам на землях лісового та водного фонду, на торфовищах та землях інших категорій» від 19 лютого 2021 р. № 1259-IX [167], яким внесено зміни до Кодексу цивільного захисту України [168], та до повноважень органів місцевого самоврядування віднесено забезпечення пожежної безпеки на відповідних територіях та об'єктах, забезпечення функціонування пожежно-рятувальних підрозділів місцевої пожежної охорони для гасіння пожеж.

Закон про екстрену допомогу відносить до повноважень органів місцевого самоврядування відкриття станцій екстреної (швидкої) медичної допомоги [166].

Таким чином, органи місцевого самоврядування, приймаючи рішення про місця дислокації відповідних екстрених служб, мають враховувати необхідність забезпечення вжиття поставарійних заходів у сфері безпеки дорожнього руху.

Не менш важливим завданням органів місцевого самоврядування є забезпечення зменшення шкідливих наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Заходи, спрямовані на ефективне надання екстреної медичної допомоги, полягають у забезпечені відділень екстреної (невідкладної) медичної допомоги висококваліфікованими спеціалістами, обладнанням та матеріалами, які дозволяють зберегти життя та здоров'я потерпілим внаслідок ДТП.

Закон про екстрену допомогу передбачає, що саме до повноважень органів місцевого самоврядування віднесено прийняття рішень про організацію відділень екстреної (невідкладної) медичної допомоги [166].

В зв'язку з тим, що наслідки ДТП є специфічними, в порівняні з іншими захворюваннями: значна кількість травм, травми в більшості випадків є багатокомпонентними, поєднуються з неправильністю транспортування [169], органам місцевого самоврядування доцільно запроваджувати спеціалізацію відділень екстреної (невідкладної) медичної допомоги та створювати відділення, які матимуть спеціальне обладнання та персонал для надання ефективної допомоги потерпілим внаслідок ДТП.

Здійснення вказаних заходів спрямоване на досягнення завдання для того, щоб ніхто не загинув та не був серйозно травмований внаслідок ДТП.

В частині діяльності пожежно-рятувальних служб, органи місцевого самоврядування мають забезпечити їх необхідною матеріально-технічною базою, яка дозволяє ефективно долати наслідки дорожньо-транспортних пригод.

Отже, робота органів місцевого самоврядування по забезпеченню термінових заходів повинна включатися в комплекс напрямків по забезпеченню безпеки дорожнього руху в межах територіальних одиниць. З метою ефективного їх виконання, завдання по забезпеченню здійснення термінових заходів повинні відображатися у відповідних програмах по підвищенню безпеки дорожнього руху.

Реабілітаційні заходи передбачають вчинення дій, направлених на відновлення суб'єктів та об'єктів, які потерпіли внаслідок ДТП.

Реабілітаційні заходи повинні бути спрямовані на надання медико-реабілітаційної допомоги потерпілим внаслідок ДТП, надання потерпілим

психологічної підтримки, впровадження заходів соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод.

Таким чином, напрямками діяльності органів місцевого самоврядування по здійсненню реабілітації потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод є:

- організація надання медико-реабілітаційної та медико-психологічної допомоги;
- організація соціально-професійної реабілітації.

Згідно даних досліджень, проведених на базі Київської міської лікарні швидкої медичної допомоги, ефективність реабілітаційних заходів становить 58% від об'єму повного відновлення організму та функцій й повинні мати комплексний характер та бути індивідуальними в залежності від тяжкості та характеру пошкоджень [170]. Як вказують дослідники, сучасне обладнання є перевагою у здійсненні реабілітаційних заходів.

Згідно даних ДП «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я України» майже 30% потерпілих в ДТП потребують медико-психологічної реабілітації [171].

Закон України «Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення» передбачає, що органи місцевого самоврядування в межах своєї компетенції можуть фінансувати місцеві програми розвитку та підтримки комунальних закладів охорони здоров'я, зокрема щодо оновлення матеріально-технічної бази, капітального ремонту, реконструкції, підвищення оплати праці медичних працівників та фахівців з реабілітації (програми «місцевих стимулів»), а також місцеві програми надання населенню медичних послуг, місцеві програми громадського здоров'я та інші програми в охороні здоров'я [172].

Таким чином, органи місцевого самоврядування мають повноваження щодо фінансування заходів по забезпеченню надання медико-реабілітаційної та медико-психологічної допомоги шляхом фінансування відповідних заходів.

В результаті опитування, проведеного серед виконавчих органів міських рад – міст обласних центрів у 2021 році, було отримано інформацію щодо фінансування реабілітаційних заходів органами місцевого самоврядування.

На питання чи існує в місті заклад реабілітації осіб, які потерпіли внаслідок ДТП, що фінансується за рахунок місцевого бюджету Вінницький, Житомирський, Івано-Франківський, Київський, Кропивницький, Львівський, Одеський, Полтавський, Рівненський, Сумський, Ужгородський, Харківський, Херсонський, Черкаський, Чернігівський виконавчі органи міських рад повідомили про відсутність такого закладу (додатки В 23-В 37). Дніпровський, Запорізький, Луцький, Хмельницький виконавчі органи міських рад повідомили про проведення реабілітації осіб, потерпілих внаслідок ДТП, на базі загальних закладів реабілітації (додатки В 38-В 41).

Щодо питання про перелік заходів реабілітації осіб, які потерпіли внаслідок ДТП, що фінансувалися за рахунок місцевого бюджету за останні три роки Херсонський, Житомирський, Ужгородський, Луцький, Київський, Івано-Франківський, Вінницький, Кропивницький, Чернігівський, Одеський, Харківський, Черкаський, Тернопільський виконавчі органи міських рад повідомили про те, що заходи з місцевого бюджету не фінансувалися (додатки В 35, В 24, В 33, В 40, В 26, В 25, В 23, В 27, В 37, В 29, В 34, В 36, В 42). Хмельницький, Рівненський, Запорізький, Дніпровський, Сумський виконавчі органи міських рад надали інформацію про фінансування заходів з реабілітації потерпілих в ДТП в межах фінансування інших заходів щодо реабілітації осіб (додатки В 41, В 31, В 39, В 38, В 32).

Щодо питання про те, чи передбачено міськими програмними документами проведення таких заходів та/або створення закладу реабілітації в найближчі три роки Херсонський, Рівненський, Житомирський, Київський, Івано-Франківський, Чернігівський, Черкаський виконавчі органи міських рад повідомили, що створення закладу не передбачається (додатки В 35, В 31, В 24, В 26, В 25, В 37, В 36). Луцький виконавчий комітет міської ради повідомив

про те що планується створення загального реабілітаційного закладу, який надаватиме допомогу, в тому числі, потерпілим внаслідок ДТП (додаток В 40).

Необхідно відмітити, що Вінницький, Київський виконавчі органи міських рад не мають наміру долучатися до реабілітації потерпілих внаслідок ДТП та вказують, що такі заходи мають фінансуватися за рахунок державного бюджету (додатки В 23, В 26).

Однак, такий підхід не є виправданим та органи місцевого самоврядування мають долучатися до мети щодо повернення осіб, потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, до нормального життя. В зв'язку з чим, відповідні зміни в законодавстві мають закріпити завдання органів місцевого самоврядування для досягнення вказаної мети.

Повернення осіб, які потерпіли внаслідок дорожньо-транспортних пригод, до нормального життя має включати в себе, в тому числі, й забезпечення працевлаштування таких людей.

На органи місцевого самоврядування як суб'єктів, які забезпечують безпеку дорожнього руху в межах відповідної територіальної громади, мають бути покладені обов'язки щодо професійного навчання, перекваліфікації та вжиття інших заходів, направлених на успішну соціалізацію потерпілих осіб. Для цього, органам місцевого самоврядування доцільно співпрацювати з органами забезпечення зайнятості населення та спільно забезпечувати потерпілих роботою.

Таким чином, реабілітаційні заходи мають стати частиною завдань органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. З метою успішного функціонування системи по забезпеченню осіб, потерпілих внаслідок ДТП, необхідною допомогою, органам місцевого самоврядування доцільно створити заклад, до повноважень якого віднести супровід осіб, потерпілих внаслідок ДТП, та їх родичів. В тому числі, який здійснюватиме надання консультацій, надання психологічної допомоги та сприяння працевлаштуванню.

Реабілітаційні заходи щодо усунення екологічної шкоди, що мають вживаються органами місцевого самоврядування, повинні спрямовуватися на відновлення стану навколишнього природного середовища, який існував до настання дорожньо-транспортної пригоди.

Роботи по відновленню пошкодженого внаслідок ДТП майна, яке належить територіальній громаді, в першу чергу, мають спрямовуватись на відновлення безпекової інфраструктури автомобільних доріг. Грошові кошти на виконання таких заходів мають бути передбачені відповідними програмами по підвищенню безпеки дорожнього руху та використовуватись по мірі необхідності. Структурні підрозділи виконавчих органів місцевих рад повинні завчасно планувати необхідність збільшення видатків на вказані цілі та забезпечувати подання відповідних змін до програм.

Вжиття заходів в сфері поставарійної діяльності як й превентивна діяльність органів місцевого самоврядування має включати виконання аналітичних, планувальних, експертно-оцінювальних, реалізаційних та моніторингових дій.

Так, органи місцевого самоврядування приймаючи рішення про місця розташування екстрених служб, повинні враховувати аналіз інформації про місця концентрації ДТП, дорожні розв’язки та інші фактори, які впливають на можливість найшвидшого прибуття медичних працівників та пожежно-рятувальних підрозділів до місця дорожньо-транспортної пригоди. Аналіз інформації про випадки надання домедичної допомоги потерпілим учасниками та очевидцями ДТП, надасть змогу визначити ефективність запровадження навчання надання такої допомоги, ефективність програм навчання.

Таким чином, органи місцевого самоврядування, здійснюючи діяльність в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в частині поставарійної діяльності повинні забезпечувати ефективне виконання відповідних заходів спеціалізованими службами та особами, діяльність яких направлена на подолання наслідків ДТП чи зменшення їх негативного впливу.

Висновки до розділу 2

1. Механізм адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування є вихідним поняттям для адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який необхідно розуміти як сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації адміністративних зобов'язань органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

2. Провідним елементом механізму адміністративно-правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування є адміністративно-правові норми – формально визначені загальнообов'язкові правила поведінки, установлені та охоронювані державою, метою яких є регулювання суспільних відносин, що виникають, змінюються і припиняються у сфері забезпечення органами місцевого самоврядування реалізації та захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, а також у процесі самоврядного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Адміністративно-правові норми знаходять своє вираження в нормативно-правових актах. Особливістю нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що акти, які приймаються сільськими, селищними, міськими, районними та обласними радами визначають правову політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідній території.

3. Правовідносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування вирізняються своїм суб'єктним складом. Однією із сторін у таких правовідносинах виступає орган місцевого самоврядування. Іншим учасником відносин можуть бути громадяни, які є учасниками дорожнього руху, підприємства перевізники пасажирів

громадським транспортом, забудовники, власники транспортних засобів та ніші особи.

Учасником, який не наділений владними повноваженнями, є особа-учасник дорожнього руху, та діяльність органу місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху спрямована на захист його інтересів, на захист інтересів невизначеного кола осіб, від його неправомірних дій; не є учасником дорожнього руху, однак його діяльність впливає на безпеку дорожнього руху, а відповідно, діяльність органів місцевого самоврядування спрямована на захист інтересів інших осіб.

В залежності від спрямованості діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можливо виділити наступні групи правових відносин:

- відносини, що складаються в процесі забезпечення безпеки автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших місць, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів;
- відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;
- відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності транспортних засобів;
- відносини, що складаються в процесі забезпечення безпечності вантажів;
- відносини, що складаються в процесі подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Рисами вказаних адміністративно-правих відносин є такі:

1) вони виникають в процесі взаємовідносин між учасниками дорожнього руху, іншими суб’єктами, діяльність яких впливає на безпеку дорожнього руху, з органами публічної адміністрації; 2) обов’язковим суб’єктом таких відносин є орган місцевого самоврядування, який представляє публічно-правовий інтерес в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і діє від імені територіальної

громади в межах своєї компетенції; 3) вони характеризуються нерівним розподілом обов'язків сторін, тобто учасники дорожнього руху, інші суб'єкти, діяльність яких впливає на безпеку дорожнього руху, зобов'язанні виконувати приписи адміністративно-правових норм, в той же час цей обов'язок кореспондує з обов'язком органів місцевого самоврядування забезпечити реалізацію права на безпеку дорожнього руху для невизначеного кола осіб; 4) мають як адміністративний, так і судово-правовий режим забезпечення законності та правового захисту; 5) правовідносини обмежуються в просторі та реалізуються з метою забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідній території, що відноситься до компетенції органу місцевого самоврядування.

4. Діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як діяльність й інших органів в означеній сфері полягає у виконанні заходів у двох напрямках:

- превентивна діяльність - запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, зменшення їх негативних наслідків;

- поставарійна діяльність - подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Сукупність превентивних та поставарійних заходів утворюють правовий механізм, який спрямований на регулювання діяльності, спроможної посилювати рівень захищеності учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного середовища, майна фізичних та юридичних осіб від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

5. Превентивна діяльність органів місцевого самоврядування передбачає виконання аналітичних, планувальних, експертно-оцінювальних, реалізаційних, моніторингових дій щодо кожного з елементів безпеки дорожнього руху: безпечні автомобільні дороги, безпечні транспорті засоби, безпечна поведінка учасників дорожнього руху, безпечні вантажі.

Аналітичні дії передбачають вивчення статистичних даних щодо дорожньо-транспортних пригод, виявлення причин їх настання, причин погіршення їх наслідків, виявлення, місць концентрації ДТП.

Планувальні дії передбачають розроблення заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху та мають ґрунтуватися на даних аналітичних дій.

Експертно-оцінювальні дії полягають у наданні фахівцями в сфері безпеки дорожнього руху висновків щодо запропонованих заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху.

Реалізаційні дії передбачають впровадження органами місцевого самоврядування розроблених заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху.

Моніторингові дії полягають у здійсненні аналізу наслідків вжитих заходів та напрацюванні рекомендацій за результатами такого аналізу.

6. Одним із напрямків діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху є поставарійна діяльність. Поставарійні заходи вживаються після настання дорожньо-транспортних пригод та є розтягнутими у часі: від заходів, що здійснюються в перші хвилини після ДТП, до моменту повного відновлення потерпілих та їх соціалізації.

За часом вжиття поставарійних заходів необхідно розглядати першочергові, термінові та реабілітаційні.

Першочергові заходи виражаються у наданні домедичної допомоги потерпілим в місці настання дорожньо-транспортної пригоди, вжитті заходів щодо запобігання розповсюдженню небезпечних речовин, що вивільнились (можуть вивільнитися) в результаті ДТП, вибухам, пожежам, пошкодженню майна.

Першочергові заходи вживаються самими учасниками дорожньо-транспортних пригод, іншими особами, які присутні на місці виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

Надання кваліфікованої домедичної допомоги у місці настання дорожньо-транспортної пригоди є вкрай важливим, та органи місцевого самоврядування повинні бути долученні до заходів, які забезпечують можливість її ефективного надання.

Завданням органів місцевого самоврядування в частині надання домедичної допомоги має бути забезпечення навчання пересічних громадян та водіїв громадського транспорту правилам надання такої допомоги.

Термінові заходи вживаються спеціалізованими службами у місці настання дорожньо-транспортної пригоди чи у спеціально-обладнаних місцях, та спрямовані на збереження життя та здоров'я потерпілих, навколишнього природного середовища, майна фізичних і юридичних осіб.

Ефективність вжиття таких заходів залежить від швидкості прибуття відповідних служб до місць ДТП та якості надання допомоги.

Завдання органів місцевого самоврядування в частині термінових заходів мають бути спрямовані на швидке прибуття екстрених служб на місце ДТП та ефективне відвернення наслідків ДТП.

Реабілітаційні заходи передбачають вчинення дій, направлених на відновлення суб'єктів та об'єктів, які потерпіли внаслідок ДТП. Реабілітаційні заходи повинні бути спрямовані на надання медико-реабілітаційної допомоги потерпілих внаслідок ДТП, надання потерпілим психологічної підтримки, впровадження заходів соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод.

Реабілітаційні заходи щодо усунення екологічної шкоди, що мають вживаються органами місцевого самоврядування, повинні спрямовуватися на відновлення стану навколишнього природного середовища, який існував до настання дорожньо-транспортної пригоди.

Роботи по відновленню пошкодженого внаслідок ДТП майна, яке належить територіальній громаді, в першу чергу, мають спрямовуватись на відновлення безпекової інфраструктури автомобільних доріг.

РОЗДІЛ 3.
ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

3.1. Зарубіжний досвід здійснення адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху

До початку XXI століття більшість розвинутих країн світу накопичили досить великий та різноманітний досвід у сфері безпеки дорожнього руху. Безсумнівно, що соціально-політичні, економічні, правові особливості кожної держави разом з історичними та культурними традиціями зумовлюють різноманітність принципів формування, визначення компетенції та функціонування державних систем безпеки дорожнього руху. Їх аналіз дозволяє виявити спільні риси та визначити стійкі тенденції цієї діяльності [173].

Враховуючи рекомендації міжнародних організацій щодо доцільності залучення до проблем забезпечення безпеки дорожнього руху як загальнонаціональної влади так і влади на місцях, вивчення передового світового досвіду щодо участі органів місцевого самоврядування в забезпеченні безпеки дорожнього руху надасть можливість запровадити в Україні заходи, які дозволять ефективно виконувати органами місцевого самоврядування завдання в даній сфері.

Згідно даних Європейського парламенту найвищий рівень безпеки дорожнього руху станом на 2020 рік залишається у ***Швеції*** – 18 загиблих на 1 мільйон жителів [174]. В зв’язку з цим, в першу чергу доцільно розглянути досвід цієї країни в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відповідно до Закону «Про дороги» від 30 червня 1993 р. [175] дороги загального користування перебувають у власності держави або муніципалітету: держава або муніципалітет є оператором відповідних доріг.

На оператора дороги покладається обов'язок будівництва та утримання дороги. Утримання дороги згідно вказаного Закону передбачає приділення уваги індивідуальним інтересам та інтересам суспільства, таким як безпека дорожнього руху, охорона навколишнього середовища, охорона природи та культурне середовище [175; 187, с. 264].

В діяльності по забезпеченню безпеки дорожнього руху муніципалітети Швеції керуються програмними документами, що приймаються ними, та які засновані на загальнодержавній політиці ZeroVision, довгострокова мета якої, полягає в тому, щоб ніхто не загинув або зазнав значних травм в системі дорожнього транспорту [176].

Відправною точкою в ZeroVision є те, що транспортне середовище та транспортні засоби повинні бути спроектовані так, щоб помилка учасника дорожнього руху не призвела до смерті або серйозних травм. Це означає велику відповідальність для оператора дорожнього руху, щодо створення максимально безпечного транспортного середовища. Водночас йдеться про те, щоб якомога більше учасників дорожнього руху діяли правильно. Для досягнення якомога вищого рівня відповідності важливо добре продумане середовище дорожнього руху та забезпечення хороших знань учасників дорожнього руху [176].

Отже, законодавство Швеції спирається на дві складові у забезпеченні безпеки дорожнього руху: добре продумане безпечне середовище та безпечна поведінка учасників дорожнього руху.

Враховуючи те, що органи місцевого самоврядування є операторами доріг муніципалітетів для визначення їх місця в системі органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху доцільно проаналізувати програмні документи деяких муніципалітетів.

Програмні документи муніципалітету Упсала [177] відображають загальнодержавний підхід до вирішення питань безпеки дорожнього руху.

Муніципалітет виходить з того, що учасники дорожнього руху через незнання, відсутність досвіду, небажання дотримуватись правил порушують вимоги безпеки дорожнього руху. В той же час муніципалітет повинен побудувати таку транспортну систему, щоб знизити рівень негативних наслідків невиконання правил дорожнього руху.

Муніципалітет вирішив зосередитися на таких показниках: поведінкові заходи для безпечних учасників дорожнього руху; муніципальні вимоги безпеки до власного транспорту та громадського транспорту; безпечні шкільні маршрути для дітей; дотримання швидкості на міській мережі доріг; безпечні проїзди для руху пішоходів та велосипедистів у мережі муніципальних доріг; належний рівень експлуатації та технічного обслуговування доріг [177].

Основними засадами діяльності муніципалітету в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху визначено наступні.

В житлових районах, в центрі, біля шкіл, там де є змішаний рух – пріоритет завжди надається незахищеним учасникам дорожнього руху.

Досить часто дизайн вулиць, необхідність проїзду комерційного транспорту, доступність громадського транспорту вступають в конфлікт з безпекою дорожнього руху. Муніципалітет вирішив, що вулиці мають задовольняти естетичні вимоги та пристосовувати вулиці до навколишнього природного середовища, однак, в усіх випадках конфлікт має вирішуватись на користь безпеки дорожнього руху [177].

Успішна робота по забезпеченню безпеки дорожнього руху передбачає, що питання безпеки дорожнього руху добре вкорінені в управлінні муніципалітету та інтегровані в містобудування та планування населених пунктів. Безпека дорожнього руху має бути відображена в генеральному плані муніципалітету.

Муніципалітет Стенунгсунд [178] в політиці безпеки дорожнього руху визначає чотири основні завдання: хороше планування при розробці нових планів; забезпечення високої безпеки руху на всіх дорогах у муніципалітеті; дорожня мережа хорошого рівня; підвищення рівня знань та відданість.

Довгостроковими завданнями муніципалітет визначив: зменшення дорожньо-транспортних травм; підвищена безпека та краща доступність.

Для досягнення завдань, визначених Політикою безпеки дорожнього руху в муніципалітеті розроблено План безпеки дорожнього руху, в якому визначені конкретні заходи, які має вжити муніципалітет для підвищення безпеки дорожнього руху [178].

Муніципалітет Седертельє в Програмі безпеки дорожнього руху визначив п’ять основних напрямків діяльності: підвищити показники дотримання швидкості та дотримання правил дорожнього руху; побудувати безпечну мережу пішохідних та велосипедних доріжок; розвивати роботу з експлуатації та обслуговування; зменшення аварій на дорогах з інтенсивним рухом; збільшити використання шолома [179].

Таким чином, муніципалітети Швеції, керуючись загальнонаціональною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху ZeroVision, враховуючи рекомендації Шведської транспортної адміністрації, визначають проблемні питання в забезпеченні безпеки дорожнього руху. Проблемні напрямки визначаються муніципалітетами враховуючи показники ДТП: місця концентрації, учасники дорожнього руху, які стали потерпілими в ДТП, та причини ДТП і настання негативних наслідків (смерті чи значних травм). На основі статистичних даних муніципалітетами визначаються напрямки діяльності та заходи, які мають вживатися для зниження рівня ДТП та настання негативних наслідків [187, с. 263].

Систему органів забезпечення безпеки дорожнього руху у Швеції очолює Шведська транспортна адміністрація, яка є органом який займається обслуговуванням доріг від імені держави, та контролює виконання муніципалітетами своїх обов’язків по утриманню доріг [175].

У випадку, якщо муніципалітет не виконує обов’язків щодо утримання доріг, в тому числі й щодо питань безпеки дорожнього руху, Шведська транспортна адміністрація має право надати вказівку протягом певного періоду часу виконати зобов’язання щодо утримання дороги. У випадку невиконання

такого зобов’язання Шведська транспортна адміністрація має право виконати зобов’язання щодо утримання дороги за рахунок муніципалітету [175].

Таким чином, Шведська транспортна адміністрація виступає контролюючим органом відносно виконання муніципалітетами обов’язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

Механізм реалізації контрольної функції дозволяє ефективно виправити недоліки в роботі муніципалітетів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме шляхом виконання певного комплексу робіт самостійно за рахунок відповідного муніципалітету [187, с. 264].

Закон «Про безпеку дорожнього руху» передбачає ряд заходів щодо інспекції безпеки руху. Так, дорожній оператор, в тому числі муніципалітет, зобов’язаний проводити регулярні перевірки безпеки доріг, затверджувати карти стандартів безпеки дорожнього руху та плани заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху[180].

Законодавством Швеції органам місцевого самоврядування надано повноваження щодо самостійного вирішення питань організації дорожнього руху та перевезень небезпечних вантажів.

Постанова про дорожній рух (1998: 1276) [181] передбачає можливість встановлення муніципалітетами місцевих правил дорожнього руху, в тому числі, надає право муніципалітетам визначати межі густонаселених районів на дорогах, оператором яких є держава. Згідно вказаної Постанови загальна встановлена швидкість руху в густонаселених районах становить не більше 50 км/год. Разом з тим, муніципалітетом може бути прийнято рішення з урахуванням вимог безпеки дорожнього руху щодо обмеження швидкості дорожнього руху в густонаселеному районі чи його частині до 30 км/год або 40 км/год [187, с. 264].

Адміністративні ради округів мають право встановлювати, за попередніми консультаціями з Шведським агентством з цивільного захисту та підготовки до надзвичайних ситуацій, місцеві правила для перевезення небезпечних вантажів.

На органи місцевого самоврядування покладено також повноваження щодо здійснення поставарійних заходів.

Згідно Закону «Про місцеве самоврядування» (2017:725) [182] Швеція поділяється на муніципалітети та округи.

Медична допомога в Швеції відповідно до Закону «Про охорону здоров'я» (2017: 30) [183] планується на рівні округу. При цьому, округ має враховувати потреби догляду щодо тих, на кого поширюється відповідальність округу за здоров'я та медичне обслуговування, в тому числі, підтримувати готовність до невідкладної медичної допомоги [187, с. 263].

Округ має право укладати угоди з муніципалітетами, Шведським агентством соціального страхування та Шведською державною службою зайнятості щодо співпраці з метою досягнення завдань, поставлених Законом «Про охорону здоров'я».

Згідно Закону «Про фінансову координацію реабілітаційних заходів» (2003: 1210) [184] вказані суб'єкти можуть взаємодіяти для фінансування реабілітації осіб, які потребують скоординованих зусиль з реабілітації, і мають бути націлені на досягнення ними спроможності або поліпшення їхньої здатності виконувати оплачувану роботу. Закон передбачає, що Шведське агентство соціального страхування вносить половину плати на заходи щодо реабілітації, четверть вносить округ та муніципалітет, які бажають співпрацювати.

Така система дозволяє ефективно співпрацювати різним суб'єктам щодо надання першої медичної допомоги та здійснювати реабілітацію, в тому числі осіб, потерпілих внаслідок ДТП.

Таким чином, система забезпечення безпеки дорожнього руху Швеції побудована за принципом запобігання ДТП, шляхом впливу на оточуюче середовище та вивчення правил дорожнього руху. Оскільки органи місцевого самоврядування є суб'єктами, компетентними у прийнятті рішень по зміні середовища в межах територіальних одиниць, вони відіграють провідну роль у системі забезпечення безпеки дорожнього руху [187, с. 264].

Згідно даних ВООЗ станом на 2019 рік європейською країною, яка посіла перше місце за відсутністю смертей на дорозі є ***Норвегія*** [185].

В Норвегії до підвищення безпеки дорожнього руху залучаються ряд державних, муніципальних та громадських організацій. Національний план дій з безпеки дорожнього руху 2018-2021 [186] (далі – Національний план дій) передбачає, що основна відповідальність за безпеку дорожнього руху в Норвегії лежить на транспортних органах, але значну роль відіграють й інші органи влади; поліція та прокуратура, охорона здоров'я, освіта, митниця, орган працевлаштування, Норвезьке управління державних доріг, Рада з розслідування нещасних випадків Норвегії, а також муніципалітети та муніципалітети повітів. Крім того, організація TryggTrafikk та ряд інших зацікавлених організацій відіграють дуже активну роль у роботі з безпеки дорожнього руху [187, с. 264].

В Норвегії вважають, що нульового бачення в безпеці дорожнього руху неможливо досягнути лише за допомогою фізичних заходів. Робота суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху направлена на те, щоб транспортно-орієнтована та організаційна робота з безпеки дорожнього руху була пов'язана з чітким плануванням у стратегіях з безпеки дорожнього руху [187, с. 264].

Модель складається з покрокового прогресу та інструментів звітності, щоб включити роботу із запобігання травматизму в планування муніципалітетів. Вона базується на політичному і адміністративному закріпленні відповідальності та співпраці між існуючими структурами муніципалітетів.

Згідно Закону про муніципалітети та муніципалітети повітів (Закон про місцеве самоврядування) [188] Норвегія поділяється на муніципалітети та муніципалітети повітів.

Національний план дій передбачає напрямки діяльності повітових муніципалітетів та муніципалітетів по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

У більшості повітів окружна муніципальна робота з безпеки дорожнього руху організована через політично призначений комітет безпеки дорожнього

руху (RTD). Окрім політиків до складу комітетів долучаються члени-консультанти з найважливіших суб'єктів безпеки дорожнього руху: TryggTrafikk, поліція, муніципалітету округу, губернатор округу та Норвезька адміністрація громадських доріг. Один з найважливіших завдань RTD є сприяння посиленню співпраці з безпеки дорожнього руху в районі. У багатьох повітах комітет тісно співпрацює з муніципалітетами та волонтерськими організаціями та є рушійною силою для впровадження місцевих заходів безпеки дорожнього руху [187, с. 264].

Національним планом дій передбачено шість напрямків роботи з підвищення безпеки дорожнього руху, які мають здійснити на рівні муніципалітету повіту:

1) заходам, орієнтованим на безпеку дорожнього руху, слід надавати більший пріоритет на всіх рівнях;

2) муніципалітет повіту повинен взяти на себе відповідальність за сприяння активній співпраці між всіма установами та організаціями в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, об'єднати зусилля та цілеспрямовано працювати з безпекою дорожнього руху на регіональному рівні;

3) установи та організації, відповідальні за безпеку дорожнього руху, повинні брати участь у роботі муніципалітетів повітів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

5) муніципалітет повіту повинен мати регіональний план та/або стратегію безпеки дорожнього руху. План та/або стратегія безпеки дорожнього руху повинні мати природні зв'язки з іншими відповідними планами (національним, муніципальними);

6) має бути додатково докладено зусиль з метою, щоб всі муніципалітети були визнані безпечними, і в подальшому повіт був визнаним безпечним для дорожнього руху [186].

Національний план дій передбачає також ряд подальших заходів:

1) Норвезька адміністрація громадських доріг у співпраці з TryggTrafikk та муніципалітетами повіту повинні переглянути муніципальні плани безпеки дорожнього руху.

2) Повітові муніципалітети будуть працювати над тим, щоб усі муніципалітети мали муніципальні плани безпеки дорожнього руху.

3) Повітові муніципалітети створять місце зустрічі для обміну досвідом та «найкращої практики» з повітової муніципальної роботи щодо безпеки дорожнього руху.

4) Повітові муніципалітети та міські муніципалітети сприятимуть активній співпраці між відомствами та організаціями та об'єднають зусилля та цілеспрямовано працюватимуть з безпекою руху на регіональному та місцевому рівнях.

5) Повітові муніципалітети та міські муніципалітети готують плани та/або стратегії безпеки дорожнього руху, і пов'язують роботу з відповідними національними планами [186].

Рекомендації, затверджені Національним планом дій, визначають масштаб роботи муніципалітетів повіту з безпеки дорожнього руху та роль таких муніципалітетів у посиленні уваги до безпеки дорожнього руху та взаємодії між різними суб'єктами управління безпекою дорожнього руху [186].

Цілями Національного плану дій, в частині, що стосується муніципалітетів, передбачається, що до 01 січня 2023 р. 25 муніципалітетів будуть визнані такими, що безпечні для руху [186].

Муніципалітет, безпечний для руху – це схема затвердження, розроблена TryggTrafikk [189] (організація в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до складу якої входять громадські організації, муніципалітети, виробники транспортних засобів та інші зацікавлені суб'єкти) на підставі Національного плану дій.

Мета визнання муніципалітету таким, що безпечний для руху, полягає в тому, щоб систематична, міжгалузева робота з безпеки дорожнього руху проводилась у всіх відповідних секторах.

Муніципалітет безпечного дорожнього руху – це схема затвердження, яка серед іншого базується на таких критеріях:

- Муніципалітет закріпив відповідальність за безпеку руху за міським головою та радником. Часткову відповідальність може нести посадовець - начальник департаменту.
- У муніципалітеті є комітет, відповідальний за безпеку дорожнього руху.
- Муніципалітет включив безпеку дорожнього руху в систему внутрішнього контролю, яка містить правила проїзду та транспорту під егідою муніципалітету, а також щодо придбання транспортних послуг.
- Безпека дорожнього руху є щорічною темою в міському комітеті з робочого середовища (AMU).
- Муніципалітет оновив огляд дорожньо-транспортних пригод у муніципалітеті (нещасні випадки зі шкодою життю та здоров'ю та нещасні випадки з лише матеріальними збитками).
- Безпека дорожнього руху є частиною громадської роботи муніципалітету.
- Муніципалітет має план безпеки дорожнього руху, який взаємопов'язаний з планом безпеки руху повіту. У плані є процедури звітування. План передбачає напрямки діяльності як щодо учасників дорожнього руху, так і щодо фізичних заходів.
- Муніципалітет має систему обробки заявок на транспорт через особливо небезпечні шкільні дороги.
- Муніципалітет відповідає критеріям окремого сектору (виховання, культура, здоров'я, технічний, плановий, кадровий).

Окрім загальних вимог щодо управління безпекою дорожнього руху, встановлені вимоги щодо окремих напрямків діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [190].

Дитячі садочки

Безпека дорожнього руху в дитячому садку

- Дорожньо-транспортна підготовка дитячого садка інтегрована як частина доглядово-тренувальних робіт і входить до річного плану дитячого садка.
- Дитячий садок встановлює вимоги до автобусних компаній і таксі щодо ременів та безпечної поведінки при придбанні транспортних послуг.
- Працівники садочка знають порядок роботи у непередбачених небезпечних ситуаціях та інцидентах у поїздках.
- У дитячому садку розроблено порядок роботи, що забезпечує безпеку під час переміщення пішки, на автомобілі чи громадському транспорті [190].

Навчання дорожнього руху в дитячому садку

- Діти вивчають правила дорожнього руху для пішоходів.
- Діти дізнаються про використання своїх органів чуття в дорожньому русі.
- Діти дізнаються про використання ременів безпеки, велосипедних шоломів та світловідбивачів [190].

Співпраця дитячого садка та дому

- У дитячому садку передбачено розпорядок, який забезпечує безпеку дітей на автостоянці та на воротах садочка. Вони щорічно переглядаються з батьками та працівниками.
- Дитячий садок впливає на батьків, щоб вони забезпечували безпеку дітей по дорозі в садок і назад.
- Безпека дорожнього руху та навчання дорожнього руху – щорічна тема на батьківських зборах [190].

Школа

Безпека дорожнього руху в школі

- У співпраці з батьківським робочим комітетом школа надає батькам рекомендації щодо їзди до школи на велосипеді.

- Під егідою школи в школі розроблено порядок роботи для забезпечення безпеки під час переміщення пішки, на велосипеді, на автомобілі та громадському транспорті.
- У школі є розроблені плани, яких працівники повинні дотримуватися [190].

Навчання дорожнього руху в школі

- Школа інтегрувала навчання з дорожнього руху в місцеву навчальну програму/річний план відповідно до компетенційних цілей сприяння знанням.

Співпраця школи та дому

- Шкільна програма з дорожнього руху є щорічною темою на батьківських зборах.
- Батьки залучаються до роботи школи з безпеки дорожнього руху, наприклад, через батьківський робочий комітет [190].

Муніципальна інженерія

- Муніципалітет підготував першочерговий перелік заходів фізичної безпеки руху на міських дорогах.
- Муніципалітет підготував перелік першочергових заходів щодо безпеки дорожнього руху на повітових та національних дорогах.
- У муніципалітеті є процедури подання заявок на муніципальні кошти повіту на заходи фізичної безпеки дорожнього руху.
- У муніципалітеті передбачено розчищення снігу та рослинності на шкільних дорогах.
- У муніципалітеті існують процедури забезпечення якості безпеки дорожнього руху у зв’язку з будівельною діяльністю в муніципалітеті.
- Муніципалітет підготував порядок роботи з пропозиціями щодо заходів безпеки дорожнього руху від інших установ, організацій та громадськості.
- Безпека дорожнього руху повинна бути оцінена та підкреслена для всіх новобудов під час підготовки районування.

- Під час розгляду планів зонування необхідно оцінити та наголосити на безпеці руху [190].

Культура

- Муніципалітет заохочує волонтерські команди та асоціації впроваджувати рекомендації щодо безпечного транспорту у власну діяльність [190].

Охорона здоров'я

- Муніципальний лікар ознайомлений з роботою міської ради з безпеки дорожнього руху.
- Муніципальний лікар сприяє тому, щоб лікарі загальної практики міста мали достатньо знань про розділ 34 Закону про медичний персонал і про те, як це можна використати для зниження ризику дорожньо-транспортних пригод (лікар, психолог або оптик, які виявили, що пацієнт з посвідченням водія транспортного засобу або повітряним судном не відповідає встановленим вимогам щодо здоров'я, повинен заохочувати пацієнта здати водійське посвідчення або посвідчення. Якщо стан здоров'я пацієнта не вважається короткочасним, медичний персонал, як зазначено, повідомляє державні органи відповідно до правил, встановлених Міністерством у нормативних актах [191].

Поліклініка

- В поліклініках підготували документацію про те, коли і як включати безпеку дорожнього руху на зустрічі з батьками та дітьми.

Схвалення муніципалітету як безпечного для руху діє протягом трьох років, перш ніж муніципалітет повинен бути повторно затверджений.

Подібні рекомендації TryggTrafikk розробила й для визнання повітів безпечними [192]:

- Муніципалітет повіту закріпив відповідальність за роботу з безпеки дорожнього руху за повітовою радою та повітовим радником.
- У муніципалітеті повіту є комітет/координаційний орган, відповідальний за координацію роботи з безпеки дорожнього руху в повіті.

- Муніципалітет повіту включив безпеку руху в систему внутрішнього контролю HSE, яка містить правила проїзду та транспортування під егідою повітового муніципалітету та при придбанні транспортних послуг.

- Безпека дорожнього руху є щорічною темою в комітеті з робочого середовища AMU.

- Муніципалітет повіту оновив щорічний огляд дорожньо-транспортних пригод у повіті.

- Муніципалітет повіту має систему планування (регіональний план/стратегію), яка включає безпеку руху і які заходи, закріплені в національних керівних документах. У планах є процедури звітності. У планах опікуються як превентивними заходами, так і орієнтованих на дорогу людях. У муніципалітеті повіту також є процедури оцінки безпеки дорожнього руху в інших внутрішніх планах.

- У муніципалітеті повіту є відомі їм процедури для складання планів щодо безпеки дорожнього руху. У муніципалітеті повіту наявні відділи/сектори, які відповідають за роботу з безпеки дорожнього руху [192].

Окрім загальних вимог до управління безпекою дорожнього руху в повіті, мають бути дотримані вимоги до окремих напрямків діяльності.

Середня освіта

• Школа включає безпеку дорожнього руху як тему до річного плану навчання.

• Муніципалітети повіту у співпраці з TryggTrafikk та іншими партнерами будуть активно працювати з безпекою дорожнього руху для випускників та учнів.

• Школи включають безпеку дорожнього руху в роботу з охорони здоров’я для учнів та працівників, з інструкціями для поїздки під егідою школи.

• Безпека дорожнього руху повинна бути частиною співпраці студентської ради [192].

Культура

• Муніципалітет повіту впливає на організації, команди та асоціації, щоб вони включали правила для безпеки руху у своїй діяльності при розподілі культурних ресурсів [192].

Транспорт і громадський транспорт

• Муніципалітет повіту включив безпеку руху у власні транспортні плани.

• Муніципалітет повіту встановив вимоги щодо безпеки дорожнього руху при замовленні громадського транспорту та шкільного транспорту (в тендерах/замовленнях на громадський транспорт, в тому числі, шкільний транспорт).

• У муніципалітеті повіту є процедури безпеки дорожнього руху, які повинні бути відображені в наказах, як власника дороги [192].

Планування

• У муніципалітеті округу є звичайні процедури для забезпечення безпеки дорожнього руху під час планування. Це стосується як підготовки регіональних планів та звітів до чужих планів.

• Безпека дорожнього руху повинна бути оцінена та підкреслена в планах зонування.

• Універсальний дизайн підкреслений у всіх планах і є внеском у хороші та безпечні для руху рішення [192].

Громадське здоров’я

• Громадська охорона здоров’я має оновлений огляд дорожньо-транспортних пригод у окрузі. Безпека дорожнього руху є її невід’ємною частиною запобігання нещасним випадкам у сфері охорони здоров’я області [192].

Співпраця з роботодавцями

• Муніципалітет округу є рушійною силою для роботодавців у окрузі, щоб взяти на себе підвищену відповідальність за безпеку дорожнього руху [192].

Будівля/будівництво/нерухомість

• У муніципалітеті округу встановлені процедури забезпечення безпеки руху навколо власних будівель і споруд під час роботи з технічного обслуговування та в періоди планування та будівництва.

• При створенні нових шкіл необхідно оцінити та підкреслити безпеку дорожнього руху (включаючи доступ для вразливих учасників дорожнього руху, посадка та висадка шкільного автобуса та паркування).

• Існують вимоги щодо безпеки дорожнього руху при замовленні послуг та діяльності, що виконується власними працівниками (наприклад - нове будівництво, паркінг, освітлення, рослинність, очищення, розмітка, під'їзд) [192].

Муніципалітети затверджують свої плани безпеки дорожнього руху, як правило на чотири роки. Норвезька адміністрація дорожніх робіт спільно з TryggTrafikk проводять аудит муніципальних планів з метою визначення їх повноти та актуальності.

Муніципалітети та муніципалітети повітів співпрацюють в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Муніципалітети повітів докладають зусиль для того, щоб усі муніципалітети мали програми/плани безпеки дорожнього руху. Муніципалітети округів організовують спільні наради з представниками різних муніципалітетів з метою обміну найкращою практикою у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та обговорення заходів, передбачених Національним планом дій.

Співпраця муніципалітетів та муніципалітетів повітів передбачає включення заходів з безпеки дорожнього руху у певному муніципалітеті в програму/план муніципалітету повіту, також надання муніципалітетом округу певних субсидій муніципалітетам на заходи з безпеки дорожнього руху.

Аналіз вказаних заходів, яким мають відповідати муніципалітети та муніципалітети повітів показав, що одним із основних критеріїв щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Норвегії є планування. Муніципалітети та муніципалітети повітів затверджують програми/плани з

безпеки дорожнього руху, які є між собою гармонічно пов’язаними, та мають систему звітування про виконання вказаних планів [187, с. 265].

Особливу увагу у Норвегії приділяють роботі муніципалітетів щодо заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху для дітей та молоді. Діти та молодь є пріоритетами у роботі муніципалітетів та інших органів й організацій у сфері безпеки дорожнього руху. Заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху відносно дітей та молоді включають широкий спектр: безпечні шкільні дороги і підвищення знань про безпеку дорожнього руху в дитячому садку та школі, через заклади охорони здоров’я та шляхом співпраці з батьками [187, с. 265].

Заходи, які передбачаються Національним планом дій та критеріями безпечності муніципалітетів та муніципалітетів повітів, передбачають поступову зміну транспортних пріоритетів з особистого транспорту на громадський транспорт, велосипеди та піший рух [187, с. 265].

В Норвегії передбачена практика укладання угод, які стосуються міського середовища. Це взаємообов’язкові угоди між державою, муніципалітетами округу та муніципалітетами для досягнення мети зростання пасажирських перевезень у мегаполісах громадським транспортом, велосипедами та пішохідного руху. Разом з тим, розуміючи, що пішоходи та велосипедисти є більш уразливими учасниками дорожнього руху, Національний план дій рекомендує учасникам дорожнього руху вживати заходи щодо зниження уразливості, разом з тим, муніципалітетам здійснювати планувально-будівельні заходи, направлені на зниження ризиків для пішоходів та велосипедистів [187, с. 265].

Національним планом дій передбачено ряд рекомендацій в сфері планування території та транспорту для муніципалітетів:

- Зробити систему дорожнього руху простою, зрозумілою, логічною та легкою для читання для всіх груп учасників дорожнього руху.

- Створити цілісну мережу з безпечними та погодженими транспортними маршрутами для пішоходів, велосипедистів та громадського транспорту.
- Розробити та створювати вуличні рішення зі змішаним рухом для пішоходів і велосипедистів.
- Збільшити використання обмежень швидкості до 30 км/год у центральних міських районах та житлових районах.
- Зменшити конфлікт між пішоходами та велосипедистами, розділивши їх там, де багато цих груп учасників дорожнього руху, а також між автотранспортом та пішоходами та велосипедистами.
- Створити дорожньо-вуличну мережу, яка спрямовує транспорт за межі центру міста та житлових районів [189].

На муніципалітети, а зокрема на заклади охорони здоров'я муніципалітетів, покладено значну частину обов'язків щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Повноваження муніципалітетів по забезпеченню безпеки дорожнього руху ґрунтуються на тому, що в результаті настання ДТП учасники дорожнього руху зазнають травм, а відповідно, потребують лікування. Таким чином, заходи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є заходами в сфері охорони здоров'я [187, с. 265].

Положення щодо компетенції муніципалітетів у сфері безпеки дорожнього руху викладені у відповідних законах, які регламентують охорону здоров'я.

Згідно Закону про муніципальні послуги охорони здоров'я та медичної допомоги тощо (Закон про охорону здоров'я та медичне обслуговування) муніципалітет гарантує, що особам, які перебувають у муніципалітеті, пропонуються необхідні послуги з охорони здоров'я та догляду. Відповідальність муніципалітету включає всі групи пацієнтів і користувачів, включаючи людей з травмами, соціальними проблемами або інвалідністю. Відповідальність муніципалітету передбачає обов'язок планувати, здійснювати,

оцінювати та коригувати діяльність, щоб обсяг та зміст послуг відповідали вимогам, встановленим законом або нормативно-правовими актами [193].

Допомога муніципалітету в разі аварій включає, у тому числі: кімнату невідкладної допомоги, цілодобову невідкладну медичну допомогу, швидку медичну допомогу, психосоціальну підготовленість і подальше спостереження [193].

Таким чином, на муніципалітет покладається обов'язок надавати невідкладну допомогу потерпілим у ДТП та подальше спостереження за потерпілими.

Закон про охорону здоров'я передбачає, що муніципалітет повинен вжити необхідних заходів для вирішення проблем громадського здоров'я муніципалітету, що може включати заходи, пов'язані з вихованням та умовами життя, такими як житло, освіта, робота та доходи, фізичне та соціальне середовище, фізична активність, харчування, травми та нещасні випадки, вживання тютюну та вживання алкоголю та інших наркотиків [194].

Таким чином, на муніципалітет у сфері охорони здоров'я покладено обов'язок здійснення заходів запобігання травм, в тому числі ДТП. Такі заходи вживаються в тому числі шляхом виховання [187, с. 264].

Муніципалітет надає інформацію, поради та рекомендації щодо того, що може зробити сама особа та населення для зміцнення здоров'я та запобігання захворюванням, в тому числі ДТП.

Закон передбачає, що муніципалітет сприяє зміцненню здоров'я, благополуччю населення, гарним соціальним та екологічним умовам і сприяє запобіганню психічних і соматичних захворювань, травм або розладів, сприяє вирівнюванню нерівностей у сфері соціального здоров'я та сприяє захисту населення від факторів, які можуть мати негативний вплив на здоров'я [194].

Відповідно, Законом передбачено обов'язок муніципалітету захищати населення від факторів, які можуть мати наслідком ДТП.

Законом передбачено, що муніципалітет має сприяти охороні здоров'я населення в рамках завдань й інструментів, покладених на муніципалітет, включаючи місцевий розвиток і планування, управління та надання послуг.

Таким чином, Закон вказує, що інструментами для запобігання настання негативних наслідків для здоров'я населення, в тому числі ДТП, може виступати планування, управління та надання послуг.

Разом з тим, згідно Закону повітовий муніципалітет сприятиме здоров'ю населення в межах завдань та інструментів, до виконання яких залучено муніципалітет округу. Це має відбуватися шляхом регіонального розвитку та планування, управління та надання послуг, а також заходів, які можуть задовольнити проблеми громадського здоров'я повіту. Повітовий муніципалітет підтримує роботу громадського здоров'я в муніципалітетах. Муніципалітет повіту є рушійною силою та координує роботу громадського здоров'я в окрузі, наприклад, через партнерство [194].

Таким чином, первинною ланкою в охоронні здоров'я, а відповідно й в системі безпеки дорожнього руху в Норвегії, є муніципалітети. Муніципалітет повіту є координатором роботи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ще одним нормативним актом, яким визначенні положення управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є Закон про планування та обробку справ щодо будівництва (Закон про планування та будівництво) [195].

Законом надано право муніципалітетам вчиняти дії, направлені на забезпечення безпеки дорожнього руху, що стосується сфери будівництва [195].

Так, Закон передбачає, що перед затвердженням документів щодо будівництва має бути затверджено схему доступу будівництва до доріг громадського руху. Муніципалітет може заборонити зберігання або інше використання незабудованої землі, якщо на розсуд муніципалітету це зробить перебування або рух транспорту небезпечним. Якщо умови зберігання та іншого використання або місцевість поблизу будівель можуть зробити проживання та рух небезпечними, муніципалітет може наказати власнику вжити заходів безпеки [195].

Законом передбачено строк дії дозволу на будівництво. Якщо будівництво не розпочато протягом 3 років після надання дозволу, дозвіл втрачає чинність. Такі ж наслідки, якщо будівництво припинено більше ніж на 2 роки. Якщо будівництво призупинено більш ніж на 3 місяці, муніципалітет може вимагати зняття риштування та огорожі на вулицях, відкритих для громадського руху, а також ремонту вулиць і тротуарів [195].

Такі норми дають можливість муніципалітету забезпечувати безпеку дорожнього руху під час будівництва та унеможливлюють появу довгобудів, що в свою чергу має наслідком відсутність тимчасових обмежень, які стосуються дорожнього руху.

Отже, система безпеки дорожнього руху в Норвегії базується на завданнях запобігання ДТП не лише шляхом зміни середовища, а й виховання відповідальних учасників дорожнього руху. Основний принцип роботи органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху це планування та звітність.

Ще однією країною, яка доєдналась до принципу нульового бачення в безпеці дорожнього руху, є ***Австралія***.

Уряди Австралії взяли на себе зобов'язання щодо нульової смертності та серйозних травм до 2050 року (VisionZero) [196] - принцип, згідно з яким ніхто не повинен бути вбитий або серйозно поранений, використовуючи дорожню мережу.

Національна стратегія безпеки дорожнього руху на 2021-2030 роки [197] Австралії містить два підходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху: підхід безпечної системи та підхід соціальної моделі.

Підхід безпечної системи передбачає створення системи, в якій розробники та оператори системи, включаючи інженерів, планувальників, законодавців, правоохоронні органи, посттравматологічних працівників та інших, розділять відповідальність з учасниками дорожнього руху за проектування дорожньої системи, яка не допускає людської помилки або летальний результат. Підхід безпечної системи передбачає, що всі елементи

дорожньо-транспортної системи працюють разом, щоб запобігти аварійним ситуаціям або обмежити сили зіткнення, забезпечуючи збереження життя учасників ДТП та зменшуючи тяжкість травм. Такий підхід передбачає, що всі штати та території повинні працювати над тим, щоб дороги та транспортні засоби були сконструйовані таким чином, щоб обмежувати силу зіткнення до рівнів, які є в межах допустимого для людини [197].

Підхід безпечної системи забезпечує взаємодію людей, транспортних засобів та дорожньої інфраструктура таким чином, що створює високий рівень безпеки, передбачаючи й ураховуючи людські помилки.

Національна стратегія виходить з того, що безпечна система включає такі елементи: дороги та узбіччя, транспортні засоби, учасники дорожнього руху, швидкість, функціональне призначення дороги, планування. Всі елементи взаємодіють і вони можуть працювати разом, щоб захистити учасників дорожнього руху. Використовуючи системний підхід, прийнято зобов'язання забезпечити покращення доріг і транспортних засобів, щоб зробити всю систему безпечною, а не лише в місцях чи ситуаціях, де востаннє відбувалися аварії [201, с. 176].

Підхід соціальної моделі передбачає, що безпека дорожнього руху – це відповідальність кожного, це не лише транспортне питання і не лише державна проблема. Він охоплює сектори охорони здоров'я та соціальних послуг, правоохоронні органи, освіту та юстицію, планування та промисловість, а також повсякденну діяльність. Підхід виходить з того, що для забезпечення сталих змін в ситуації на дорозі, необхідні довгострокові культурні зміни, щоб безпека дорожнього руху стала «звичайною справою» в усіх місцевих та державних дорожніх органах, а також сприяння розвитку культури безпеки дорожнього руху в австралійському суспільстві. Соціальна модель використовує вплив як ключовий елемент для здійснення змін [198].

Система органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху в Австралії є трирівневою. Ключовим принципом роботи системи є те, що всі рівні управління в Австралії несуть відповідальність за безпеку дорожнього руху, як

у транспортному секторі, так і в інших секторах, які впливають на результати безпеки.

Національний нагляд за досягненням цілей безпеки дорожнього руху в Австралії покладено на раду міністрів інфраструктури та транспорту (ITMM) з додатковим контролем австралійського парламенту через Спільний спеціальний комітет з безпеки дорожнього руху.

Уряд Австралії регулює стандарти безпеки для нових транспортних засобів і розподіляє ресурси інфраструктури на національних шосе та місцевих мережах доріг.

Управління безпеки дорожнього руху забезпечує національну координацію та керівництво на всіх рівнях влади для покращення результатів безпеки дорожнього руху. Управління впроваджує та керує низкою програм і проектів з безпеки дорожнього руху для вирішення пріоритетів безпеки дорожнього руху, визначених у Національній стратегії безпеки дорожнього руху, тісно співпрацюючи з усіма рівнями влади та промисловості.

Уряди штатів і територій фінансують, планують, проектують та експлуатують мережу доріг у своїй юрисдикції. Вони також керують реєстрацією транспортних засобів та отриманням водійських посвідчень; регулюють та забезпечують поведінку учасників дорожнього руху; надають допомогу після аварії через свої медичні мережі; затверджують програми підтримки та дослідження для вирішення питань безпеки дорожнього руху.

Уряди штатів і територій поділяють відповідальність із Співдружністю за впровадження та сприяння робіт щодо досягнення цілей безпеки дорожнього руху, визначених у Національній стратегії безпеки дорожнього руху та її планах дій, приймаючи власні додаткові стратегії та плани безпеки дорожнього руху.

Органи місцевого самоврядування відповідають за фінансування, планування, проектування та експлуатацію дорожньої мережі та пішохідних доріжок у межах свої територій. Це включає в себе взаємодію з їхніми громадами щодо безпечного використання доріг та інших громадських місць,

планування для місцевих громад та реалізацію громадських ініціатив щодо охорони здоров'я та безпеки для підвищення безпеки дорожнього руху [199].

Ще однією країною, досвід якої доцільно вивчити в питанні залучення органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху є ***Республіка Корея***, в якій органи місцевого самоврядування мають значні повноваження у вирішенні питань життєдіяльності місцевих громад.

Корейський закон про безпеку дорожнього руху передбачає, що держава встановлює та здійснює комплексну політику щодо безпеки дорожнього руху для захисту життя, здоров'я та майна людей. З метою захисту життя, здоров'я та майна мешканців органи місцевого самоврядування встановлюють та реалізують політику безпеки дорожнього руху в межах своєї компетенції відповідно до обставин відповідної місцевості. Держава та органи місцевого самоврядування розробляють та здійснюють політику щодо безпеки дорожнього руху, а також плани регіонального розвитку, освіти, культури, юридичні питання тощо [200; 201, с. 175].

Закон визначає фінансові гарантії забезпечення безпеки дорожнього руху, згідно яких держава та органи місцевого самоврядування зобов'язані розробити необхідні фінансові заходи, такі як забезпечення бюджету та фінансової підтримки, для безперебійної реалізації політики, пов'язаної з безпекою руху. Держава та органи місцевого самоврядування можуть субсидувати витрати, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху такими категоріями осіб: оператор бізнесу з пасажирських перевезень; суб'єкт підприємницької діяльності з перевезення вантажних транспортних засобів або франчайзі з перевезення вантажних транспортних засобів; оператор шкільного автобуса для дітей [200].

У державі кожні п'ять років розробляється Національний генеральний план безпеки дорожнього руху та Національний план впровадження безпеки дорожнього руху. На основі Національного генерального плану безпеки дорожнього руху органи місцевого самоврядування розроблять регіональні

генеральний план безпеки дорожнього руху та регіональний план впровадження безпеки дорожнього руху [201, с. 175].

Регіональні плани безпеки дорожнього руху після затвердження підлягають направленню до центрального органу державної влади, відповідального за безпеку дорожнього руху та оприлюдненню. Виконання показників регіонального плану безпеки дорожнього руху підлягає щорічному оприлюдненню та звітуванню [201, с. 175].

До планів безпеки дорожнього руху включаються наступні напрямки [202]:

1. Питання щодо забезпечення безпеки об’єктів безпеки дорожнього руху з високою частотою аварій або потенційними факторами ризику аварій;

2. Питання щодо заміни, технічного обслуговування та огляду транспортних засобів тощо для забезпечення безпеки та покращення конструкції;

3. Транспортні працівники та студенти (включаючи вихованців дитсадків і дітей дитячого садка Saemaul) та інші питання, що стосуються освіти, просвітництва, керівництва та боротьби за безпеку дорожнього руху;

4. Питання щодо політики безпечного транспортування небезпечних речовин;

5. Питання попиту та пропозиції працівників дорожнього руху та покращення умов праці;

6. Питання про аварійно-рятувальні роботи, надання першої та медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

7. Питання щодо гарантування належної компенсації потерпілим від дорожньо-транспортної пригоди;

8. Питання щодо політик (нормативних документів), необхідних для сприяння безпеці дорожнього руху [201, с. 175].

Відповідно до закону про дорожній рух в державі діє система яка збирає, інтегрує та аналізує дані про дорожньо-транспортні пригоди від поліції, страхових компаній та товариств взаємодопомоги [203]. Вказана система

дозволяє отримати інформацію про безпеку дорожнього руху в кожному регіоні, та враховує різні показники. Наявність такої системи дозволяє аналізувати причини настання ДТП, оперативно усувати причини їх настання та здійснювати моніторинг ефективності вжитих заходів.

Закон про дорожній рух державу та органи місцевого самоврядування ототожнює в повноваженнях та наділяє їх аналогічними зобов'язаннями: держава та органи місцевого самоврядування повинні розробити необхідні політики, такі як технічне обслуговування транспортних засобів (включаючи утримання знаків безпеки дорожнього руху та інших засобів безпеки дорожнього руху), раціоналізація правил дорожнього руху та контролю, щоб створити безпечне транспортне середовище, при цьому вони повинні приділяти особливу увагу захисту пішоходів і велосипедистів при розробці політик для житлових районів, шкільних районів і торгових вулиць. З метою поширення знань про безпеку дорожнього руху та підвищення обізнаності про безпеку дорожнього руху держава та органи місцевого самоврядування повинні розробляти необхідну політику навчання через школи та інші навчальні заклади, наприклад, сприяння навчанню з безпеки дорожнього руху та посилення діяльності зі зв'язків з громадськістю щодо безпеки дорожнього руху, в тому числі, вони можуть надавати фінансову допомогу в межах бюджету для підтримки встановлення навчальних закладів для дітей, людей похилого віку та інвалідів для забезпечення безпеки дорожнього руху. Держава та органи місцевого самоврядування забезпечують, щоб водії транспортних засобів проходили необхідну підготовку для безпечного керування відповідними транспортними засобами, для чого повинні розробити необхідну політику для раціоналізації системи, пов'язаної з кваліфікацією водіїв, удосконаленням системи функціонування транспортної системи, оптимізацією умов праці для водіїв та покращенням добробуту. Держава та органи місцевого самоврядування повинні розробляти необхідну політику для безпечного транспортування небезпечних речовин, наприклад, забезпечення безпеки транспортних засобів та обладнання та встановлення стандартів для їх

перевезення. Також, на державу та органи місцевого самоврядування покладено обов'язок розробляти необхідні політики, такі як підтримка структурної системи та розширення медичних закладів невідкладної допомоги, з метою сприяння заходам першої допомоги та покращення медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах, політику по удосконаленню системи гарантій відшкодування шкоди потерпілим (включаючи їхні родини), що настали внаслідок дорожньо-транспортної пригоди [200].

Цікавим для застосування в питаннях безпеки дорожнього руху та взаємодії центральних органів державної влади, відповідальних за безпеку дорожнього руху, з владою штатів є досвід ***США***.

Відповідальним за безпеку дорожнього руху в США є Національне управління безпеки дорожнього руху (NHTSA) [204], яке має свої регіональні офіси по всій країні.

Система взаємодії центрального органу державної влади, відповідального за безпеку дорожнього руху, та владою штатів побудована на грантовому принципі.

Управління регіональних операцій і реалізації програм (ROPD) NHTSA щорічно керує грантовими програмами на суму понад 500 мільйонів доларів США для 50 штатів, округу Колумбія, Пуерто-Ріко, територій США та Бюро у справах індіанців. Відповідно до затверджених критеріїв NHTSA присуджує гранти на захист пасажирів, державні інформаційні системи безпеки дорожнього руху, засоби протидії порушенню водіння, відволікання від водіння, безпеку мотоциклістів, закони про видачу водійських прав, прийняті штатом, і безпеку немоторизованих автомобілів [205].

Також NHTSA впроваджена система контролю виконання штатами програмних заходів у сфері безпеки дорожнього руху. Для вказаної цілі залучаються нефедеральні експерти, які обираються NHTSA у відповідній галузі, із предметних питань для всіх компонентів програми.

Стандарти програмної оцінки базуються на Єдиних рекомендаціях державних програм безпеки дорожнього руху, які періодично оновлюються [206].

У США затверджені єдині вказівки щодо розроблення місцевих програм безпеки дорожнього руху, на основі яких оцінюється ефективність програм на місцевому та державному рівні й застосовуються грантові фонди. До таких розділів віднесено: періодичний техогляд автомобіля; реєстрація автотранспорту; безпека мотоциклів, водіїв; некомерційні водійські права; порушення правил водіння; записи дорожнього руху; екстрена медична допомога; безпека старих водіїв, безпека пішоходів і велосипедистів; служба безпеки дорожнього руху; безпека учнів на транспорті; розслідування аварій і повідомлення про інциденти; управління швидкістю; захист пасажирів; безпека на дорозі [207].

Проаналізувавши підходи в різних країнах до забезпечення безпеки дорожнього руху, залучення органів місцевого самоврядування до виконання заходів у сфері безпеки дорожнього руху, можна зробити наступні висновки. Кожна країна обирає свою модель управління безпекою дорожнього руху, визначає пріоритети та напрямки досягнення визначених цілей. Разом з тим, до виконання заходів у сфері безпеки дорожнього руху залучаються як державні органи управління так і органи місцевого самоврядування. В Україні доцільно перейняти досвід вказаних країн щодо побудови системи органів, які відповідають за безпеку дорожнього руху, принципів роботи таких органів та порядок їх взаємодії.

3.2. Напрями удосконалення правового регулювання діяльності уповноважених осіб місцевого самоврядування, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху на території населених пунктів

З огляду на проблематику діяльності органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, висвітлену у попередніх

підрозділах дослідження, можна виділити основні напрями удосконалення правового регулювання, що є фундаментальними, необхідними, нагальними для повноцінної діяльності таких органів.

Основними напрямками удосконалення правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно вказати:

- визначення особи, відповідальної за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади;

- розмежування компетенції органів місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;

- розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів.

Вказані групи напрямів становлять фундаментальну основу змін, які потребує система правового регулювання у вказаній сфері.

Окрім цього, можливо визначити ряд інших напрямів, які спрямовані на удосконалення правового механізму діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Визначення особи, відповідальної за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади

Однією з основних проблем, що сприяє низькому рівню безпеки дорожнього руху в межах територіальних громад, є відсутність визначеної законом посадової особи, яка несе відповідальність за безпеку дорожнього руху.

Дана проблема є загальнодержавним явищем, оскільки, як уже зазначалось у попередніх розділах дисертаційного дослідження, в Україні відсутній єдиний центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та відсутній єдиний центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який наділений такими повноваженнями з урахуванням Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» [208]. А відповідно, не сформована

цілісна, взаємопов’язана, функціональна система органів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відсутність як на загальнодержавному так і на місцевому рівні відповідальної особи за забезпечення безпеки дорожнього руху у межах держави та відповідної територіальної громади призводить до нескоординованості дій всіх суб’єктів, які виконують повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, визначення кожним із таким суб’єктів самостійних пріоритетів, в тому числі, віднесення питань забезпечення безпеки дорожнього руху до другорядних завдань.

Невизначеність з особою, яка несе відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади, призводить до відсутності політичної волі для запровадження структурних змін дорожнього середовища з метою підвищення безпеки дорожнього руху.

В зв’язку з чим, коли говоримо про відповідальність, ми повинні виходити з того, що основаною метою закріплення в Законі норми про особу, відповідальну за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади, має стати політична відповідальність такої особи.

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 [33].

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; забезпечує виконання рішень місцевого референдуму, відповідної ради, її виконавчого комітету; скликає сесії ради, вносить пропозиції та формує порядок денний сесій ради і головує на пленарних засіданнях ради; 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 [33].

Конституційний Суд України зазначив, що чинний Закон визначає сільського, селищного, міського голову як посадову особу, яка очолює не тільки виконавчий комітет, а й всю систему виконавчих органів відповідної ради, керівники яких несуть перед головою персональну відповідальність, що узгоджується з частиною другою статті 141 Конституції України [209].

Виходячи з вказаного, саме на сільського, селищного, міського голову має бути покладено відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху у межах відповідної територіальної громади. Саме сільський, селищний, міський голова наділений всією повнотою повноважень, яка дозволить ефективно впроваджувати заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади. Сільський, селищний, міський голова є відповідальним за підготовку цільових програм, а відповідно, й програми підвищення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади. Голова громади має повноваження впливати на виконання заходів, передбачених програмою, шляхом керування відповідальними посадовими особами місцевого самоврядування та комунальних підприємств, на які покладено технічну функцію виконання заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху. Голова має повноваження щодо формування повістки денної сесії відповідної ради та саме голова забезпечує виконання рішень відповідної ради[210, с. 77].

Покладення на голову територіальної громади відповідальності за забезпечення безпеки дорожнього руху матиме позитивний ефект тому що сільський, селищний, міський голова як одноосібний орган нестиме персональну політичну відповідальність за сферу безпеки дорожнього руху та оцінюватиметься виборцями при аналізі дій особи, яка обіймала посаду, та передвиборної програми кандидатів на посаду [211, с. 99].

Для забезпечення ефективності вказаного політичного інструменту доцільно передбачити необхідність щорічного звітування сільським, селищним, міським головою перед відповідною сільською, селищною, міською радою про

безпеку дорожнього руху, в тому числі й стан виконання планувальних документів територіальної громади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Покладення на голову села, селища, міста відповідальності за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади можливе шляхом внесення відповідної норми безпосередньо в Закон про місцеве самоврядування.

Для реалізації вказаного також доцільно Закон про дорожній рух доповнити статтею, що визначатиме повноваження сільського, селищного, міського голови у сфері безпеки дорожнього руху:

1) забезпечення виконання заходів, передбачених державними, регіональними та місцевими стратегіями підвищення безпеки дорожнього руху, планами заходів по реалізації стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, програмами підвищення безпеки дорожнього руху;

2) забезпечення підготовки подання на затвердження, організацію виконання сільських, селищних, міських стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів по реалізації сільських, селищних, міських стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, сільських, селищних, міських програм підвищення безпеки дорожнього руху;

3) забезпечення подання пропозицій до регіональних стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів по реалізації стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, програм підвищення безпеки дорожнього руху;

4) звітування перед сільською, селищною, міською радою про безпеку дорожнього руху та виконання місцевих планувальних документів;

5) здійснення інших повноважень, передбачені актами законодавства.

Розмежування компетенції органів місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування

Проблема розмежування компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих органів виконавчої влади не стосується лише забезпечення безпеки дорожнього руху.

Існування вказаної проблеми визнано науковцями та законодавцями для всього комплексу правовідносин в сфері місцевого самоврядування та регіонального розвитку.

Необхідність чіткого розподілу повноважень центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування було визначено Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2020 року [212]. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки для досягнення стратегічної цілі «Розбудова ефективного багаторівневого врядування» визначає необхідність досягти оперативної цілі «Формування ефективного місцевого самоврядування та органів державної влади на новій територіальній основі» на засадах нового адміністративно-територіального устрою України, в рамках якої пропонується здійснити забезпечення розподілу повноважень між органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади шляхом розроблення проектів, ухвалення та впровадження нової редакції законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про місцеві державні адміністрації», внесення змін до відповідного законодавства [213].

Як зазначав С.П. Снігур ще в 2010 році, однак даний тезис є актуальним і донині, в частині, що стосується питань забезпечення безпеки дорожнього руху, незважаючи на активні кроки України у напрямі реформування місцевого самоврядування, багато проблем, пов’язаних зі здійсненням територіальними громадами права на вирішення питань місцевого значення, залишаються, по суті, невирішеними [214, с. 352–353].

Проблематика розмежування компетенції органів місцевого самоврядування та місцевих органів виконавчої влади в першу чергу пов’язана з тим, що місцеві ради народних депутатів, які існували за радянських часів, були органами місцевої державної влади. Саме вони виконували повноваження в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на відповідних територіях. У

зв’язку з прийняттям Закону «Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР та місцеве самоврядування» місцеві ради народних депутатів трансформувалися в органи місцевого самоврядування.

Чіткого розуміння який з органів – органи місцевого самоврядування чи органи місцевої виконавчої влади мають виконувати повноваження по забезпеченню безпеки дорожнього руху на відповідних територіях на дату зародження органів місцевого самоврядування в Україні не було. В зв’язку з чим, з’явились норми в Законі про дорожній рух, якими повноваження вказаних органів визначили спільними.

З дати прийняття Закону про дорожній рух до цього часу в нього вносились зміни близько п’ятдесяти разів. Однак, жодного разу не було розглянуто питання про розмежування компетенції органів місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування.

Останній комплексний проєкт Закону, яким передбачалось переглянути підходи до безпеки дорожнього руху та компетенції органів публічної адміністрації, був зареєстрований у Верховній Раді України 26 вересня 2016 № 5184. Вказаний проєкт Закону «Про дорожній рух та його безпеку» розроблявся за участю народних депутатів, їх помічників-консультантів, представників громадських організацій, Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства охорони здоров’я України, Укравтодору, Департаменту ДАІ МВС України, Центру безпеки дорожнього руху при МВС України та інших представників [215].

Нажаль, до розробки вказаного проєкту не було долучено науковців, які займаються проблематикою діяльності органів місцевого самоврядування, представників органів місцевого самоврядування, Асоціації міст України.

Наслідком цього стало те, що проєкт 5184 повторив помилку законотворців 1993 року, та повноваження органів місцевого самоврядування й органів місцевої виконавчої влади було визначено паралельно в одній статті [215].

Згідно висновку Головного науково-експертного управління Верховної Ради України щодо зазначеного проєкту «передбачене у ч. 1 ст. 13 законопроекту наділення спільними повноваженнями органів місцевого самоврядування та місцевої виконавчої влади, може призвести до конкуренції цих повноважень» [216].

При визначенні повноважень органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху автор виходить з висновків, викладених у відповідних підрозділах дисертаційного дослідження, що саме органи місцевого самоврядування можуть забезпечити ефективне управління у цій сфері на місцевому рівні і саме органи місцевого самоврядування повинні відвідати за безпеку дорожнього руху в межах відповідної територіальної громади.

В той же час, місцеві державні адміністрації є місцевими органами виконавчої влади і повинні виконувати функції притаманні виконавчій владі.

Також, необхідно зважати на те, що з урахуванням потреби у створенні центрального органу виконавчої влади до компетенції якого буде віднесено виключно питання безпеки дорожнього руху, що визначено Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року [67], роль місцевих державних адміністрацій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має змінитися.

Завдання центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, на місцях мають виконувати його місцеві підрозділи.

Місцеві державні адміністрації виконуватимуть повноваження в сферах охорони здоров’я та освіти, в частині, яка стосується безпеки дорожнього руху, та повноваження по управлінню дорогами загального користування місцевого значення.

Однією з проблем взаємодії органів місцевого самоврядування та місцевих державних адміністрацій, яка потребує окремої уваги, є виконання місцевими державними адміністраціями ролі виконавчих органів районних та

обласних рад. По суті, місцеві державні адміністрації є утримувачами грошових коштів місцевого бюджету. Місцеві державні адміністрації готують проекти відповідних цільових програм, якими передбачається розподіл грошових коштів відповідного місцевого бюджету (обласного чи районного) та подають на затвердження ради. Обласні (районні) ради затверджують програми, і такі програми підлягають виконанню відповідними виконавцями. В той же час, виділення грошових коштів з відповідного бюджету здійснюють обласна (районна) державна адміністрація. Таким чином, фактичне виконання заходів по програмі залежить саме від місцевої державної адміністрації. І навіть, якщо обласною (районною) радою будуть прийняті програми по підвищенню безпеки дорожнього руху, це не значить, що вони будуть виконанні. В зв'язку з чим доходимо до висновку, що обласні та районні ради не можуть повністю впливати на безпеку дорожнього руху.

Ю.О. Буглак в комплексі проблем взаємодії органів місцевого самоврядування та місцевих державних адміністрацій визначає проблему матеріального та фінансового характеру: обмеженість матеріальної та фінансової бази місцевого самоврядування, низький рівень фінансової самостійності і, відповідно, високий ступінь залежності органів місцевого самоврядування від органів виконавчої влади [217, с. 74].

Конституція України як Основний Закон України визначає місцеве самоврядування як право територіальної громади - жителів села чи добровільного об'єднання у сільську громаду жителів кількох сіл, селища та міста - самостійно вирішувати питання місцевого значення в межах Конституції і законів України [128].

Питання щодо виконання місцевими державними адміністраціями ролі виконавчих органів районних та обласних рад обмежує конституційне право на самостійне вирішення питань місцевого значення.

В зв'язку з наведеним, доцільно переглянути підхід до побудови фінансових взаємовідносин органів місцевого самоврядування та органів місцевої виконавчої влади; забезпечити фінансову самостійність органів

місцевого самоврядування та відійти від практики виконання місцевими державними адміністраціями ролі виконавчих органів обласних та районних місцевих адміністрацій.

З огляду на викладене, при розмежуванні повноважень органів місцевого самоврядування та місцевих органів виконавчої влади до повноважень органів місцевого самоврядування необхідно віднести:

- затвердження та реалізацію сільських, селищних міських та районних, обласних програм підвищення безпеки дорожнього руху та інших планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- прийняття нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, центральних органів виконавчої влади;
- організацію дорожнього руху в межах територіальної громади, району та області згідно з відповідними схемами планування територій областей та районів, генеральними планами, проектами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху (в частині, яка стосується автомобільних доріг та вулиць населених пунктів);
- контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах;
- прийняття рішень про створення, організацію та функціонування системи екстреної медичної допомоги на території відповідних адміністративно-територіальних одиниць;
- забезпечення будівництва, реконструкції, ремонту вулиць і доріг на території відповідної адміністративно-територіальної одиниці та їх утримання у стані, що уможливлює виконання встановленого відповідно до Закону про екстрену допомогу нормативу прибуття бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги до місця події, а також забезпечення створення інших умов для дотримання цього нормативу.

Такий розподіл повноважень надасть можливість виконання органами місцевого самоврядування завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у межах, що необхідні для повноцінного функціонування загальнодержавної системи безпеки дорожнього руху.

Розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів

Стаття 10 Закону про місцеве самоврядування передбачає, що представницькі органи місцевого самоврядування, сільські, селищні, міські голови, виконавчі органи місцевого самоврядування діють за принципом розподілу повноважень у порядку і межах, визначених цим та іншими законами [33].

Конституційний Суд України у своєму висновку зазначив, що системний аналіз положень Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (частини першої статті 10, статей 16, 17, 18, 25, 26 та інших) свідчить, що органи місцевого самоврядування при вирішенні питань місцевого значення, віднесених Конституцією України та законами України до їхньої компетенції, є суб'єктами владних повноважень, які виконують владні управлінські функції, зокрема нормотворчу, координаційну, дозвільну, реєстраційну, розпорядчу [218].

Однак, ні Закон про місцеве самоврядування, ні Закон про дорожній рух не розмежовують компетенцію представницьких органів та їх виконавчих органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Система управління безпекою дорожнього руху на рівні органів місцевого самоврядування, виходячи з загального принципу розподілу функцій прийняття нормативних актів та їх виконання, має включати в себе нормотворчий орган та виконавчий орган.

Нормотворчим органом, який відповідно до Закону про місцеве самоврядування здійснює представницьку функцію відповідних територіальних громад є сільські, селищні, міські ради, а також районні (районні у містах), обласні ради [33].

Місцеві ради приймають рішення з питань, що стосуються керівних принципів діяльності, з основних питань, що стосуються життєзабезпечення територіальної громади.

Відповідно, сільські, селищні, міські, районні (районні у містах), обласні ради повинні здійснювати вказану функцію й у сфері безпеки дорожнього руху.

Першочерговим завданням представницьких органів місцевого самоврядування є прийняття планувальних документів в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, якими передбачаються заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху в довгостроковій, середньостроковій та короткостроковій перспективі.

Також, місцеві ради повинні приймати інші нормативно-правові акти, що формують правову політику у сфері безпеки дорожнього руху на відповідній території, як то: правила забудови територій, порядок організації дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем керування дорожнім рухом, визначення місць, віднесених до пішохідних зон, шляхом прийняття відповідних змін у плануванні території та інші.

Не менш важливою для представницького органу має стати контрольна функція, шляхом заслуховування звітів голови територіальної громади щорічно та за наслідками виконання планувальних документів в цілому.

Враховуючи викладене, пропонується в Законі про дорожній рух визначити такі повноваження сільських, селищних, міських рад:

1) затверджують сільські, селищні, міські стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плани заходів по реалізації сільських, селищних, міських стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, сільські, селищні, міські програми підвищення безпеки дорожнього руху;

2) приймають нормативно-правові акти у сфері безпеки дорожнього руху, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, центральних органів державної виконавчої влади;

3) заслуховують звіт сільського, селищного, міського голови про безпеку дорожнього руху та виконання місцевих планувальних документів;

5) забезпечують врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій;

6) приймають рішення про запровадження габаритно-вагового контролю на вулицях та дорогах населених пунктів територіальної громади;

7) здійснюють інші повноваження, передбачені актами законодавства.

До компетенції виконавчих органів місцевих рад необхідно віднести виконання заходів, передбачених відповідними планувальними документами щодо підвищення безпеки дорожнього руху, в тому числі загальнодержавними, та виконання інших заходів у сфері безпеки дорожнього руху.

В Законі про дорожній рух пропонується визначити такі повноваження виконавчих органів сільських, селищних, міських рад:

1) здійснюють підготовку, подання на затвердження, організацію виконання та реалізацію сільських, селищних, міських стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плану заходів по реалізації сільських, селищних, міських стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, сільських, селищних, міських програм підвищення безпеки дорожнього руху;

2) координують та забезпечують взаємодію уповноважених органів державної влади, підприємств, установ та громадських об’єднань у сфері безпеки дорожнього руху;

3) забезпечують будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг населених пунктів відповідно до вимог нормативно-правових актів, державних будівельних норм і стандартів, вживають інші заходи по забезпеченню безпеки автомобільних доріг;

4) здійснюють організацію дорожнього руху на вулицях і автомобільних дорогах населених пунктів;

5) надають пропозиції центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення у сфері дорожнього руху та його безпеки, Раді міністрів Автономної Республіки

Крим, обласним державним адміністраціям щодо організації дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування;

6) здійснюють виявлення та аналіз причин дорожньо-транспортних пригод на вулицях і дорогах населених пунктів та умов, що їм сприяли, вживають заходи для їх усунення;

7) здійснюють контроль за станом вулиць і доріг населених пунктів, виявляють аварійно-небезпечні місця (ділянки) та місця концентрації дорожньо-транспортних пригод і здійснюють заходи щодо їх ліквідації;

8) контролюють виконання технічних правил ремонту та утримання вулиць і доріг населених пунктів;

9) контролюють виконання правил утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі населених пунктів;

10) забезпечують проведення обов'язкових аудиту та перевірки безпеки вулиць і доріг населених пунктів;

11) здійснюють розгляд справ про адміністративні правопорушення та накладення адміністративних стягнень у передбачених законодавством випадках;

12) створюють умови для виконання бригадами екстреної (швидкої) медичної допомоги, встановленого Кабінетом Міністрів України нормативу прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги до пацієнта;

13) здійснюють інші повноваження, передбачені актами законодавства.

Для забезпечення виконання відповідних заходів виконавчі органи місцевих рад відповідно до статті 59 Закону про місцеве самоврядування наділені компетенцією прийняття нормативно-правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Такі нормативно-правові акти повинні прийматись на виконання рішень місцевих рад або відповідно до нормативно-правових актів загальнодержавного рівня. Прикладами таких актів можуть слугувати: рішення про обмеження в'їзду великогабаритного транспорту у літню пору року в денний час, рішення про затвердження умов конкурсу про визначення перевізників пасажирів на автобусних маршрутах загального

користування, про проведення заходів пропаганди безпеки дорожнього руху тощо.

У рамках виконання завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху виконавчі органи місцевих рад керують роботою комунальних підприємств, які задіяні у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Такими підприємствами можуть бути суб'єкти, які утримують вулиці та дороги, безпекове обладнання вулиць та доріг тощо.

Для ефективного виконання заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у системі виконавчих органів місцевих рад доцільно створювати окремі структурні підрозділи (призначати відповідальних осіб у селах, селищах), до повноважень яких буде віднесено виключно питання забезпечення безпеки дорожнього руху.

Виходячи із видів превентивних заходів у сфері безпеки дорожнього руху, які виконують органи місцевого самоврядування: аналітичні, планувальні, експертно-оцінювальні, реалізаційні, моніторингові їх виконання доцільно покласти на різні структурні підрозділи виконавчого органу місцевого самоврядування.

Так, аналітичні, планувальні, експертно-оцінювальні, моніторингові заходи має виконувати структурний підрозділ виконавчого органу місцевого самоврядування, відповідальний за забезпечення безпеки дорожнього руху.

Реалізаційну ж функцію мають виконувати підрозділи виконавчого органу місцевого самоврядування, до компетенції якого віднесено повноваження у сфері транспорту та транспортної інфраструктури - щодо питань безпосередньо пов'язаних з транспортом та транспортною інфраструктурою; підрозділи, які відповідають за освіту – щодо питань, пов'язаних з навчанням Правилам дорожнього руху; реклами – щодо питань, які пов'язані зі здійсненням соціальної реклами тощо. Також, до виконання реалізаційних заходів можуть залучатися комунальні підприємства територіальної громади, які виконують окремі функції щодо утримання

вулично-дорожньої мережі, комунальні заклади освіти, комунальні рекламні підприємства тощо.

Відповідальними за виконання реабілітаційних поставарійних заходів повинні бути структурні підрозділи виконавчих органів рад в сфері медицини, соціального забезпечення, транспорту, освіти тощо.

Підрозділ виконавчого органу місцевого самоврядування, до повноважень якого віднесено забезпечення безпеки дорожнього руху, має виконувати функції координації та контролю виконуваних заходів.

Крім того, підрозділ, який відповідатиме за забезпечення безпеки в межах відповідної територіальної громади, повинен виконувати експертно-оцінювані заходи з питань, які стосуються безпеки дорожнього руху. Так, розробка проектів будівництва доріг, яка здійснюється підрозділом, що відповідає за дорожнє господарство, має погоджуватись з підрозділом, який відповідає за безпеку дорожнього руху. Розробка проекту генерального плану території населеного пункту, який здійснюється підрозділом, що відповідає за сферу містобудування, має погоджуватись з підрозділом, який відповідає за безпеку дорожнього руху. Визначення умов проведення конкурсів на автобусних маршрутах загального користування також мають погоджуватись з підрозділом, який відповідає за безпеку дорожнього руху.

Отже, створення в структурі виконавчих органів окремих підрозділів (посадових осіб), до повноважень яких буде віднесено лише управління безпекою дорожнього руху на відповідній території, дасть змогу забезпечити зосередження повноваження управління безпекою дорожнього руху у структурному підрозділі, головним та єдиним завданням якого буде забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади. При цьому, він буде мати можливість координувати та контролювати роботу всіх структурних підрозділів, які реалізують заходи по забезпеченню безпеки дорожнього руху поряд з основними своїми завданнями.

Для впровадження розмежування компетенції сільських, селищних, міських рад та їх виконавчих органів необхідно відповідні норми закріпити в Законі про дорожній рух та Законі про місцеве самоврядування.

Крім вказаних трьох основних напрямів реформування законодавства в сфері безпеки дорожнього руху, існує необхідність у перегляді ряду законодавчих актів, що стосуються окремих питань забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування.

Одним із напрямів покращення нормативно-правого регулювання необхідно розглянути питання побудови ефективної взаємодії в сфері безпеки дорожнього руху між сільськими, селищними, сільськими та районними, обласними органами місцевого самоврядування.

Система органів місцевого самоврядування передбачає наявність сільських, селищних, міських рад, які є органами місцевого самоврядування, що представляють відповідні територіальні громади та здійснюють від їх імені та в їх інтересах функції і повноваження місцевого самоврядування, й районних та обласних рад, що представляють спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ, міст [33].

До виконання заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинні залучатися всі ланки в системі місцевого самоврядування.

При визначенні повноважень органів місцевого самоврядування відповідних рівнів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно застосовувати підхід, в основі якого передбачити, що сільські, селищні, міські органи місцевого самоврядування є основною структурною одиницею, яка відповідає за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах відповідної територіальної громади.

Районні та обласні ради виконують роль координатора в межах відповідного районну чи області, забезпечують узгодженість напрямків політики в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівні, забезпечують

виконання заходів безпеки дорожнього руху, які стосуються всіх територіальних громад району чи області.

Крім того, одним із напрямів діяльності районних та обласних рад має стати виконання високовартісних заходів в сфері безпеки дорожнього руху. Прикладом таких заходів може бути відкриття реабілітаційних центрів для потерпілих внаслідок ДТП. Також, певні високовартісні заходи можуть здійснюватися в порядку співфінансування сільськими, селищними, міськими радами та районними, обласними радами. З метою забезпечення справедливого розподілення фондів районного, обласного бюджету, відповідним радам доцільно передбачити критерії фінансування високовартісних заходів. Так, обласним радам передбачити критерії спіфінансування спільно з районними радами та сільськими, селищними, міськими радами, а районним радам співфінансування з сільськими, селищними, міськими радами.

Така система фінансування заходів безпеки дорожнього руху дозволить виконувати заходи, реалізацію яких неспроможні фінансувати територіальні громади чи райони, забезпечить зацікавленість у виконанні заходів різними органами місцевого самоврядування.

Закріплення порядку взаємодії між сільськими, селищними, міськими та районним, обласними органами місцевого самоврядування щодо виконання заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно здійснити шляхом внесення відповідних положень в Закон про дорожній рух та Закон про місцеве самоврядування.

В Законі про дорожній рух необхідно визначити такі повноваження районних, обласних рад:

1) затверджують обласні, районні стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плани заходів по реалізації обласних, районних стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, обласні, районні програми підвищення безпеки дорожнього руху;

2) заслуховують звіт голови районної, обласної державної адміністрації про безпеку дорожнього руху, та виконання регіональних планувальних документів;

3) забезпечують врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій;

4) приймають рішення створення, організацію та функціонування системи екстреної медичної допомоги в межах районів (областей);

5) забезпечують співфінансування заходів по підвищенню безпеки дорожнього руху;

6) здійснюють інші повноваження, передбачені актами законодавства.

Також, для забезпечення узгодженості дій всієї системи органів місцевого самоврядування та інших органів публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху потребує змін законодавчий підхід до планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Планувальні документи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають стати основою для здійснення контролю за складанням планів заходів та виконання всіма ланками загальнодержавної системи органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, заходів, передбачених відповідними документами.

Крім того, існує необхідність переглянути законодавчі засади планування та забудови територій. На даний час, містобудівне законодавство не містить достатньо-ефективного правового механізму, який забезпечував би врахування вимог безпеки дорожнього руху в сфері будівництва. Оскільки міське середовище є однією із складових, які мають визначальне значення для вжиття ефективних заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху, необхідно переглянути підходи, закладені у Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо планування та забудови територій. Необхідно передбачити, що процес будівництва, який починається від складання містобудівної документації і до введення об’єкту будівництва в експлуатацію має відповідати вимогам безпеки дорожнього руху. Органи місцевого самоврядування при затвердженні генеральних планів забудови населених

пунктів, планів зонування територій та детальних планів територій повинні враховувати вимоги безпеки дорожнього руху, що дозволить здійснювати майбутню забудову з урахуванням вказаних вимог.

Також, необхідно переглянути законодавчі підходи до визначення безпечності перевезень пасажирів міськими автобусними маршрутами загального користування. На даний час відсутність нормативно-врегульованого підходу до можливості залучення інвестицій для придбання новітніх автобусів є однією з проблем застарілості автобусного парку, який використовується для здійснення перевезень [157, с. 342]. Крім того, доцільно врегулювати питання щодо ефективних механізмів контролю організаторів перевезень за виконанням перевізниками умов перевезень. Вказані заходи дозволять підвищити безпеку автобусів, які застосовуються для перевезень пасажирів та впливати на безпекову поведінку таких учасників дорожнього руху як водії громадського транспорту.

Ще одним із напрямів, що потребує нормативних змін, є питання покинутих транспортних засобів. Власники таких транспортних засобів не відомі, їх технічний стан не дозволяє здійснювати самостійне пересування. Досить часто такі транспортні засоби встановлені в місцях, які утруднюють проїзд екстрених служб, створюють аварійну обстановку в місцях їх встановлення. Перебування покинутих транспортних засобів протягом значного періоду часу на одному місці не дає змоги виконувати заходи щодо утримання вулично-дорожньої мережі. Для вирішення вказаних проблем доцільно визначити повноваження органів місцевого самоврядування щодо звільнення вулично-дорожньої мережі від покинутих транспортних засобів, шляхом їх переміщення на спеціальні майданчики, здійснення розшуку їх власників та подальший продаж, у випадку відсутності останнього.

Також, необхідно переглянути системні підходи до вивчення Правил дорожнього руху. Органи місцевого самоврядування, як відповідальні за пропаганду безпечного дорожнього руху, повинні застосовувати наявні ефективні механізми такої. Однак, основу виховання у суспільстві поваги до

Правил дорожнього руху, звички безпечного руху мають започатковувати освітні заклади. Саме в закладах освіти поступово діти мають набувати компетентність безпечного дорожнього руху. Також, до вивчення Правил дорожнього руху мають залучатися батьки, як учасники освітнього процесу. Саме такий підхід дозволить сформувати свідоме суспільство, яке виконуватиме Правила дорожнього руху.

Комплекс вказаних законодавчих змін матиме позитивний вплив на безпеку дорожнього руху не лише в межах певних територіальних громад, а й у державі в цілому.

Крім того, на основі відповідних змін до Законів, Кабінет Міністрів України, міністерства та інші центральні органи виконавчої влади мають привести у відповідність свою нормативну базу та будувати свої взаємовідносини у сфері безпеки дорожнього руху з органами місцевого самоврядування як з органами, які відповідають за безпеку дорожнього руху в межах відповідних територій.

3.3. Шляхи оптимізації взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами публічної адміністрації по забезпеченню безпеки дорожнього руху

При розгляді питання про шляхи оптимізації взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами публічної адміністрації необхідно виходити з того, що система органів та осіб, які здійснюють діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, включає як вищий законодавчий орган, вищий орган виконавчої влади, центральні органи виконавчої влади, так і органи місцевого самоврядування, здійснюють діяльність направлену на одну загальну мету: зниження кількості осіб, які загинули чи серйозно травмувалися в результаті дорожньо-транспортних пригод. В зв'язку з цим, кожен із органів та посадових осіб мають виконувати завдання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в межах своїх повноважень, як незамінний структурний

елемент цілісного механізму, діяльність якого направлена на досягнення вказаної мети.

В той же час, органи місцевого самоврядування у відповідній територіальній громаді мають повноваження [219, с. 251-253] та повинні стати ключовими суб'єктами, які відповідають за забезпечення безпеки дорожнього руху.

Саме тому доцільно розглядати два рівні взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами публічної адміністрації в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

- ***Вертикальний рівень***, в якому органи місцевого самоврядування відповідної територіальної громади є ланкою у загальнодержавній системі забезпечення безпеки дорожнього руху;
- ***Горизонтальний рівень***, в якому органи місцевого самоврядування відповідної територіальної громади є основним суб'єктом у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Загальнодержавна система забезпечення безпеки дорожнього руху повинна формуватися виходячи з того, що в державі має бути створений центральний орган виконавчої влади, до компетенції якого буде віднесено виключно питання забезпечення безпеки дорожнього руху.

Як вже відзначалось, на даний час в державі відсутня єдина, ієрархічна, взаємопов'язана система органів публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а політика держави щодо забезпечення безпеки дорожнього руху не є послідовною.

Про необхідність створення єдиного державного органу, до компетенції якого буде віднесено виключно питання забезпечення безпеки дорожнього руху, вказували більшість науковців, які займалися проблематикою функціонування системи органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Так, Т.О. Гуржій визначав наявність стрункої вертикалі в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху однією із засад стрімкого прогресу профілактики аварійності [64, с. 22].

З огляду на те, що органи місцевого самоврядування повинні бути структурним елементом взаємопов'язаної системи органів, що виконують завдання по забезпеченню безпеки дорожнього руху, доцільно визначитися із компетенцію центральних органів державної влади, які мають формувати та реалізовувати державну політику.

Визначення основних напрямів державної політики в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яка має включати напрями превентивної діяльності щодо всіх складових елементів безпеки дорожнього руху: безпечні автомобільні дороги, безпечну поведінку учасників дорожнього руху, безпечні транспортні засоби, безпечні вантажі, а також напрями здійснення поставарійної діяльності необхідно віднести до повноважень центрального органу виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. При цьому, всі інші центральні органи виконавчої влади, які виконують певні завдання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: складова транспорту та дорожньої інфраструктури, освітня складова, складова медичного забезпечення, соціального забезпечення, забезпечення публічної безпеки і порядку й інші мають бути залученні до формування єдиної державної політики в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, повинен бути органом, який нестиме відповідальність за безпеку дорожнього руху в межах усієї держави, та визначатиме основні напрями діяльності всіх органів та посадових осіб у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

До компетенції такого органу необхідно віднести підготовку державних планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плану заходів по її виконанню, програми підвищення безпеки дорожнього руху.

Також, на вказаний орган доцільно покласти функцію контролю виконання центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну

політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, планувальних документів та інших завдань, передбачених нормативно-правовими документами.

До основних завдань центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно віднести координацію роботи всіх центральних органів виконавчої влади, які виконують заходи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, поряд зі своїми основними завданнями; виконання заходів та завдань, передбачених державними планувальними документами; координацію та контроль роботи органів місцевого самоврядування щодо виконання ними заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Взаємовідносини суб'єктів різних рівнів системи забезпечення безпеки дорожнього руху доцільного запровадити на основі *принципу взаємовідповідності програмних документів*, який передбачатиме такі положення.

Виконання заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху має ґрунтуватися на загальнодержавних документах: стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плані заходів по її виконанню, програмі підвищення безпеки дорожнього руху, що розробляється центральним органом виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та затверджується Кабінетом Міністрів України.

На підставі вказаних загальнодержавних планувальних документів такі ж документи розробляються та затверджуються на регіональному рівні обласними та районними радами. При затвердженні регіональних планувальних документів мають враховуватися напрями державної політики, закладені у загальнодержавних планувальних документах, та специфічні проблеми регіону.

З урахуванням загальнодержавних та регіональних планувальних документів на місцевому рівні затверджуються планувальні документи територіальних громад сіл, селищ, міст. Планувальні документи, затвердженні

сільськими, селищними, міськими радами мають враховувати проблеми у відповідних напрямах на місцевому рівні.

До планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно включати напрями превентивної діяльності по всіх складових елементах безпеки дорожнього руху та напрями щодо поставарійної діяльності.

На центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно покласти функцію контролю прийняття планувальних документів на регіональному та місцевому рівнях всіма суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху, відповідність напрямів, закладених у таких документах, загальнодержавним, та врахування напрямів по всіх складових безпеки дорожнього руху.

Для здійснення вказаного контролю доцільно передбачити необхідність оприлюднення планувальних документів на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Крім того, на центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно покласти контроль виконання заходів, передбачених відповідними планувальними документами.

Для цього виникає необхідність запровадити систему звітування сільського, селищного, міського голови на місцевому рівні, голови районної, обласної державної адміністрації (як органів, які виконують повноваження виконавчих органів районної та обласної ради) на регіональному рівні та Кабінету Міністрів України на загальнодержавному рівні про безпеку дорожнього руху та про виконання планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Сільський, селищний, міський голова зобов'язаний щорічно звітувати перед сільською, селищною, міською радою. Сільська, селищна, міська рада має прийняти рішення про схвалення чи несхвалення звіту голови. Такий звіт та рішення ради за результатами його розгляду мають направлятися районній раді

та центральному органу виконавчої влади, до повноважень якого віднесено реалізацію державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Голова районної державної адміністрації (як керівник органу, який виконує повноваження виконавчого органу районної ради) щорічно звітує перед районною радою про безпеку дорожнього руху в районі та виконання планувальних документів. У звіті голови районної державної адміністрації мають враховуватися звіти голів сіл, селищ та міст, які входять до складу району.

За результатами розгляду звіту голови районної державної адміністрації районна рада має прийняти рішення про схвалення чи несхвалення звіту, який разом з відповідним рішенням направляється обласній раді та центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Голова обласної адміністрації (як керівник органу, який виконує повноваження виконавчого органу обласної ради) щорічно звітує на засіданні обласної ради. Звіт голови обласної державної адміністрації про безпеку дорожнього руху та виконання планувальних заходів має включати інформацію зі звітів голів районних адміністрацій.

Рішення обласної ради про схвалення чи несхвалення звіту голови обласної державної адміністрації разом зі звітом направляється центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, має здійснювати аналіз виконання планувальних документів та забезпечення безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування, розміщувати на власному сайті інформацію про звіти. Також, вказаний орган має здійснювати контроль виконання планувальних документів органами місцевого самоврядування, шляхом надання вказівок щодо необхідності виконання заходів, з встановленням строків виконання, та здійснювати самостійне виконання

заходів, за рахунок відповідних громад, у разі не виконання останніми заходів. За результатами аналізу діяльності всіх суб'єктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, має надавати центральному органу виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, пропозиції щодо змін у нормативно-правовому регулюванні.

Надання таких повноважень центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, пов'язане з тим, що на даний час, більшість органів місцевого самоврядування не приймають планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а виконання прийнятих документів здійснюється на низькому рівні.

Запропонований підхід до побудови вертикальних взаємовідносин у сфері безпеки дорожнього руху дозволить забезпечити системність та послідовність запроваджуваних заходів у всій державі, контроль їх виконання.

З метою координації та контролю виконання заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху на місцях, в тому числі, органами місцевого самоврядування, доцільно створити обласні територіальні підрозділи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Територіальні підрозділи мають виконувати роль зв'язуючої ланки між центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та органами місцевого самоврядування.

Саме на територіальні підрозділи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, має бути покладено контроль виконання органами місцевого самоврядування заходів, передбачених планувальними документами.

Така побудова системи взаємодії між центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, та органів місцевого самоврядування дозволятиме здійснювати оперативний обмін інформацією про безпеку дорожнього руху, про заходи, які вживаються в різних регіонах та територіальних громадах; дозволить впровадити єдину, узгоджену систему заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху; надасть можливість створювати на загальнодержавному рівні програмно-апаратні комплекси для зменшення людського впливу при конфліктних ситуаціях, покращення якості збору інформації для прийняття управлінських рішень тощо.

Для запровадження механізму врахування інтересів територіальних громад сіл, селищ, міст, районів та областей при плануванні напрямків державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – органи місцевого самоврядування повинні надавати пропозиції в планувальні документи регіонального та загальнодержавного рівнів. В цьому випадку система взаємності дозволить визначити проблеми, які існують у територіальних громадах, районах та областях, згрупувати їх, визначити причини їх настання та забезпечити розв’язання на рівні держави.

Таким чином, на ***вертикальному рівні*** органи місцевого самоврядування в частині забезпечення виконання заходів з безпеки дорожнього руху, передбачених загальнодержавними планувальними документами, прийняття та виконання власних планувальних документів з підвищення безпеки дорожнього руху повинні бути підзвітними та підконтрольними центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також забезпечувати врахування проблем громад у районних, обласних, загальнодержавних планувальних документах.

На ***горизонтальному рівні*** основними суб’єктами, відповідальним за забезпечення безпеки дорожнього руху, мають стати органи місцевого самоврядування територіальних громад: сільські, селищні, міські голови, сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи.

Органи місцевого самоврядування сільських, селищних, міських територіальних громад повинні стати первинною ланкою в системі органів

забезпечення безпеки дорожнього руху. Районні та обласні органи місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мають координувати роботу органів місцевого самоврядування територіальних громад між собою та з іншими суб'єктами публічної адміністрації, що забезпечують безпеку дорожнього руху, виконувати заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху, що стосуються потреб регіону.

Органи місцевого самоврядування села, селища, міста, як первинна ланка у системі забезпечення безпеки дорожнього руху, для ефективного управління у вказаній сфері мають співпрацювати з іншими органами публічної адміністрації в питаннях, які мають вплив на безпеку дорожнього руху у межах територіальних громад, однак вирішення проблем не віднесено до компетенції органів місцевого самоврядування або спільне виконання заходів у яких, дозволить досягти кращого результату.

В зв'язку з чим, напрями співпраці органів місцевого самоврядування з іншими суб'єктами, які забезпечують безпеку дорожнього руху, умовно можна поділити на два:

- співпраця щодо проблем, які органи місцевого самоврядування не можуть вирішити самостійно, оскільки не мають компетенції щодо їх вирішення;

- співпраця щодо проблем, які органи місцевого самоврядування можуть самостійно вирішити, однак залучення інших суб'єктів публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить досягнути кращих результатів.

Перший напрямок співпраці випливає із законодавчого віднесення виконання певних безпекових заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які стосуються територіальної громади, до компетенції інших суб'єктів.

Для значної більшості територіальних громад вказане стосується забезпечення безпечності автомобільних доріг загального користування та безпекової інфраструктури на них, забезпечення безпечності автобусів, які

здійснюють перевезення пасажирів приміськими, міжміськими маршрутами, забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

Автомобільні дороги загального користування, які пролягають в межах територіальних громад, є частиною дорожнього середовища відповідних громад, та їх стан впливає на рівень безпеки дорожнього руху у межах всієї територіальної громади. Органи місцевого самоврядування на даний час не мають законодавчо визначених важелів впливу на стан таких доріг та безпекової інфраструктури на них. З метою забезпечення належного утримання таких автомобільних доріг та їх безпекової інфраструктури, органи місцевого самоврядування мають забезпечити співпрацю з суб'єктами, які здійснюють управління вказаними автомобільними дорогами. Для цього пропонується підписувати меморандуми з суб'єктами, які управляють такими дорогами, якими передбачити можливість взаємодії щодо контролю стану доріг та безпекової інфраструктури. В подальшому, створення центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки дорожнього руху, дозволить забезпечити виконання власниками доріг своїх обов'язків по їх утриманню, шляхом виконання вказаним органом контрольних функцій.

Непоодинокі випадки існування в населених пунктах дорожньої розмітки, яка не відповідає дорожнім знакам, а дорожніх знаків, які не узгоджені з обстановкою. Особливо гостро така проблема стоїть в селах та селищах. Це пов'язано в першу чергу з тим, що Закон про безпеку дорожнього руху компетенцію по організації дорожнього руху на території сіл та селищ поклав на районні ради та районні державні адміністрації. Таке нормативне регулювання призвело до того, що суб'єкти, які приймають рішення про організацію дорожнього руху є відірваними від місць, та приймають рішення щодо організації дорожнього руху не володіючи інформацією про обстановку на місці регулювання. В зв'язку з чим, дане питання потребує нормативного вирішення.

До зміни відповідних норм Закону органам місцевого самоврядування сіл та селищ необхідно з вказаного питання здійснювати співпрацю з підрозділами

місцевої державної адміністрації, забезпечивши належний рівень організації дорожнього руху, та за необхідності, внесення оперативних змін до схем організації дорожнього руху.

Ще одним із проблемних питань, яке порубує узгоджених дій декількох суб'єктів публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є здійснення перевезень пасажирів автобусними маршрутами загального користування, які виходять за межі територіальних громад.

З метою забезпечення здійснення пасажирських перевезень автобусами, які відповідають вимогам безпеки, на автобусних маршрутах загального користування, шлях слідування яких проходить через територіальну громаду, здійснення впливу на перевізників, які порушують вимоги затверджених маршрутів руху, органам місцевого самоврядування територіальних громад доцільно долучатися до визначення умов перевезень на відповідних маршрутах, шляхом надання рекомендацій організатором перевезень на таких маршрутах. Для врегулювання такої можливості органи місцевого самоврядування відповідних територіальних громад повинні мати меморандуми про співпрацю чи інші документи, які визначають взаємні права та обов'язки, з організаторами перевезень на маршрутах, які проходять територією громади.

Наступним питанням, яке потребує співпраці органів місцевого самоврядування територіальної громади з іншими суб'єктами, які забезпечують безпеку дорожнього руху, є приведення автомобільних доріг у непридатність через перевищення габаритних параметрів вантажів, що перевозяться. Оскільки органи місцевого самоврядування не мають повноважень щодо здійснення вагового контролю відповідно до Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні [220], виконання заходів в цій частині має забезпечуватись шляхом співпраці з підрозділами Укртрансбезпеки та Національної поліції.

Національна поліція та підрозділи Укртрансбезпеки мають також залучатися органами місцевого самоврядування для вжиття заходів боротьби з нелегальними перевізниками пасажирів, які в своїй переважній більшості використовують транспортні засоби, які не відповідають вимогам безпечності, здійснюють відстій автобусів у місцях, які не є спеціально облаштованими, що створює аварійно-небезпечні ситуації.

В Україні підрозділи Національної поліції регулюють дорожній рух та здійснюють контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі. Поліцейські вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов’язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також з трудовими колективами і громадськістю [5, с. 98; 227].

Отже, співпраця органів місцевого самоврядування з підрозділами Національної поліції має відбуватися і в питаннях профілактики правопорушень, що вчиняються учасниками дорожнього руху. Особливо така співпраця важлива щодо факторів, які згідно даних статистики, є найчастішими причинами ДТП: водіння в нетверезому стані, перевищення встановлених обмежень швидкості [3]. Така співпраця може виражатися як у координації проведення пропаганди так і у визначенні місць для встановлення засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також фінансування придбання таких засобів органами місцевого самоврядування для встановлення в межах територіальної громади, вчинення інших спільних дій.

Яскравим прикладом співпраці органів місцевого самоврядування та інших органів публічної адміністрації, які забезпечують безпеку дорожнього руху, що є не обов’язковим, але спільне виконання заходів дозволить досягти кращих результатів, можна назвати організацію виділених смуг руху для

громадського транспорту у місті Києві. Після впровадження вказаних смуг на значній кількості вулиць міста, що мало б забезпечувати кільцеве з'єднання більшості районів та прискорило б рух громадського транспорту, бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, підрозділів ДСНС, влада міста стикнулась із ситуацією, що вказані заходи не є спроможними через недотримання водіями ПДД. В зв'язку з цим, з метою забезпечення виконання смугами своїх функцій, органи місцевого самоврядування звернулись до Управління патрульної поліції в місті Києві щодо питання забезпечення контролю виконання водіями Правил дорожнього руху. Вказане мало наслідком зменшення кількості правопорушень щодо виїзду на виділену смугу, та, як наслідок, прискорення проїзду громадського транспорту, екстрених служб, що в свою чергу підвищило рівень безпеки дорожнього руху в частині поставарійних заходів.

Окрім співпраці з органами державної влади, до співпраці з питань забезпечення безпеки дорожнього руху органам місцевого самоврядування доречно залучати громадські об'єднання.

Залучення до роботи громадських об'єднань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить здійснювати пропаганду необхідності дотримання Правил дорожнього руху, вивчення ПДД широкими верствами населення, отримання незалежних висновків про заходи, які вживаються органами місцевого самоврядування в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На регіональному рівні також необхідно здійснювати взаємодію між органами публічної адміністрації в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Функцію координаторів органів місцевого самоврядування територіальних громад, які входять до складу району, між собою та з іншими органами, які здійснюють діяльність по забезпеченню безпеки дорожнього руху, мають виконувати органи місцевого самоврядування, які представляють інтереси територіальних громад районів.

Ефективне виконання заходів в сфері безпеки дорожнього руху як в загальнодержавному масштабі так і на регіональному рівні неможливе без координації дій різних органів публічної адміністрації, кожен з яких виконує своє завдання в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Для забезпечення координації, посилення співпраці по забезпеченню безпеки дорожнього руху при районних радах доцільно створити консультативно-дорадчі органи, до складу яких включати представників органів державної влади, підприємств, установ, організацій, які виконують відповідні завдання у сфері забезпечення дорожнього руху.

Метою діяльності консультативних органів доцільно визначати вивчення проблемних питань, які стосуються виконання заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху у межах відповідних районів різними суб'єктами, та напрацювання напрямів їх вирішення, довгострокове та короткострокове планування спільних заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху, координація діяльності при виконанні заходів у сфері безпеки дорожнього руху [210, с. 78].

До складу таких консультативних органів в першу чергу необхідно включити представників сільських, селищних, міських рад, які входять до складу району, для забезпечення координації дій всіх органів місцевого самоврядування району. Вказане дасть можливість узгоджувати дати проведення ремонтів доріг, проведення безпекових заходів, направлених на підвищення рівня знань учасників дорожнього руху, запровадження спільних дій щодо обмеження можливості вчинення правопорушень учасниками дорожнього руху та ін.

В частині планування та виконання заходів щодо безпечності автомобільних доріг та безпекової інфраструктури до складу координаційних дорадчих органів доцільно включити представників балансоутримувачів таких об'єктів. Необхідно враховувати, що в межах територіальних громад можуть пролягати автомобільні дороги як ті, що належать територіальній громаді, так й

іншим суб’єктам. Балансоутримувачі всіх автомобільних доріг та безпекової інфраструктури мають бути включені до складу дорадчих органів.

До участі у роботі таких консультативно-дорадчих органів також необхідно залучати представників підрозділів НП України та Укртрансбезпеки.

Співпраця щодо забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху має включати окрім заходів щодо притягнення до відповідальності осіб, винних в порушеннях, так і як заходи щодо вивчення Правил дорожнього руху, формування позитивного мислення щодо необхідності дотримання ПДР.

Для забезпечення вивчення Правил дорожнього руху, формування правосвідомості учасників дорожнього руху, до участі у роботі координаційного органу доцільно включати представників підрозділів місцевих державних адміністрацій, повноваженнями яких є освітні питання.

Для забезпечення ефективного планування заходів щодо реагування та подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод до складу дорадчих органів необхідно залучати представників органів цивільного захисту району, представників місцевої державної адміністрації, відповідальних за охорони здоров’я, соціального захисту населення.

Органи місцевого самоврядування обласного рівня мають здійснювати повноваження щодо обміну досвідом між територіальними громадами різних районів та регіонів України, зарубіжним досвідом, а також планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що стосується декількох районів області.

Таким чином, органи місцевого самоврядування мають стати ефективною структурною одиницею загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Для досягнення спільної мети всієї системи, органи місцевого самоврядування повинні співпрацювати з усіма учасниками такої системи. Лише спільна злагоджена робота всіх структурних одиниць системи дозволить зменшити негативний вплив від дорожньо-транспортних пригод у державі.

Висновки до розділу 3

1. Аналіз принципів побудови системи органів публічної адміністрації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху інших країн показав, що на органи місцевого самоврядування в країнах, які досягли значного успіху у питаннях безпеки дорожнього руху, покладається помітна частина відповідальності у зазначеній сфері. Органи місцевого самоврядування долучаються як до виконання превентивних заходів так й до поставарійних. Спільна діяльність органів публічної адміністрації різних рівнів дає змогу ефективно виконувати завдання по збереженню життя та здоров'я людей в дорожньому русі.

2. Для побудови ефективної системи органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху в Україні доцільно враховуючи кращі світові напрацювання в цьому напрямку. Практика Швеції, Норвегії, Австралії виходить з того, що безпека дорожнього руху має включати в себе забезпечення безпечного транспортного середовища та відповідального ставлення учасників дорожнього руху до його безпеки. Безпека дорожнього руху досягається комплексом дій як з боку держави так і всіх громадян. Кожен учасник дорожнього руху має виконувати Правила дорожнього руху, а завданням держави є забезпечення виховання свідомих учасників дорожнього руху. Держава має впливати на свідомість громадян, щоб дотримання Правил дорожнього руху для всіх стало «звичайною справою».

3. При визначені принципів взаємодії по забезпеченню безпеки дорожнього руху центральних органів державної влади та органів місцевого самоврядування доцільно врахувати досвід Норвегії, в якій модель взаємодії різних рівнів органів побудована на принципі взаємного планування та звітності. Вказане дозволяє налагодити ефективну співпрацю між всіма ланками системи, та закріплює відповідальність кожної із ланок. Визначаючи напрями планування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, корисним є досвід Республіки Корея, в якій такі напрями визначені законодавством та

охоплюють заходи превентивного та поставарійного характеру. Враховуючи необхідність забезпечення контролю виконання заходів у сфері безпеки дорожнього руху, корисним буде досвід Швеції, в якій Шведська транспортна адміністрація контролює виконання муніципалітетами своїх обов'язків щодо безпеки дорожнього руху, з можливістю виконання заходів за рахунок муніципалітету самостійно, у випадку невиконання останнім своїх зобов'язань.

4. Окрім вимог щодо побудови системи управління безпекою дорожнього руху, в Україні доцільно врахувати досвід інших країн щодо підвищення безпеки окремих елементів безпеки дорожнього руху. Для забезпечення виховання свідомого та відповідального суспільства щодо питань безпеки дорожнього руху, доцільно перейняти досвід Норвегії з питань, що стосується вивчення правил дорожнього руху. Вивчення правил дорожнього руху в Норвегії починається з дитячого садочка, де дітей навчають користуватися своїми органами чуття, вивчають правила дорожнього руху для пішоходів, дізнаються про використання ременів безпеки, велосипедних шоломів та світловідбивачів. В школі діти вивчають правила дорожнього руху для пішоходів, велосипедистів, пасажирів.

Також існує необхідність перейняти досвід Норвегії щодо забезпечення врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні за забудові територій. Особливо в частині врахування вимог безпеки дорожнього руху при будівництві шкіл та дитячих садочків.

З урахуванням досвіду Норвегії, в Україні доречно переглянути підходи щодо планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху. Планувальні документи необхідно затверджувати на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях, забезпечивши відповідність заходів, передбачених у таких документах на всіх рівнях. Також, необхідним є запровадження контролю їх прийняття та звітування про виконання заходів, в тому числі, шляхом оприлюднення відповідних планувальних документів та звітів про їх виконання. З урахуванням досвіду Республіки Корея доцільно на законодавчому рівні визначити напрями, які обов'язково включаються до всіх

планувальних документів на різних рівнях прийняття та включають як превентивні так і поставарійні заходи.

Позитивним буде досвід США в частині запровадження грантових механізмів фінансування заходів у сфері безпеки дорожнього руху, перед усім високовартісних заходів, які є обтяжливими для місцевих бюджетів. Такі грантові механізми можливо запроваджувати шляхом повного фінансування заходів чи у вигляді співфінансування з місцевим бюджетом.

5. Враховуючи в першу чергу проблеми механізму правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху варто визначити такі напрями удосконалення законодавства: 1) визначення особи, відповідальної за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади; 2) розмежування компетенції органів місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування; 3) розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів.

6. На сільського, селищного, міського голову як головну посадову особу територіальної громади відповідно села (добровільного об’єднання в одну територіальну громаду жителів кількох сіл), селища, міста необхідно покласти відповідальність за безпеку дорожнього руху в межах територіальної громади. Така відповідність має стати політичним інструментом, та забезпечуватиметься заходами звітування про забезпечення безпеки дорожнього руху та виконання планувальних документів місцевій раді.

7. Розмежування компетенції органів місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування має базуватися на тому, що основними органами, відповідальними за безпеку дорожнього руху в межах територіальних громад, мають стати органи місцевого самоврядування. Місцеві державні адміністрації повинні бути позбавленні виконання невластивих їх функцій по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Виконання заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху, в частині, яку належить виконувати державним органам влади, необхідно перекласти на структурні підрозділи

центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

8. Вирішуючи питання про компетенцію місцевих рад, необхідно виходити з того, що місцеві ради є органами, які формують державну політику у сфері безпеки дорожнього руху на відповідній території. Виконавчі органи рад покликані виконувати заходи, передбачені законодавчими актами, актами центральних органів виконавчої влади та рішеннями місцевих рад.

9. Система органів та осіб, які здійснюють діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яка включає й органи місцевого самоврядування, здійснює діяльність направлену на одну загальну мету: зниження кількості осіб, які загинули чи серйозно травмувалися в результаті дорожньо-транспортних пригод. Кожен із органів та посадових осіб мають виконувати завдання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в межах своїх повноважень, як незамінний структурний елемент цілісного механізму, діяльність якого направлена на досягнення вказаної мети.

Необхідно розглядати два рівні взаємодії органів місцевого самоврядування з іншими суб’єктами публічної адміністрації в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Вертикальний рівень, в якому органи місцевого самоврядування відповідної територіальної громади є ланкою у загальнодержавній системі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Горизонтальний рівень, в якому органи місцевого самоврядування відповідної територіальної громади є основним суб’єктом у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На вертикальному рівні органи місцевого самоврядування в частині забезпечення виконання заходів з безпеки дорожнього руху, передбачених загальнодержавними планувальними документами, прийняття та виконання власних планувальних документів з підвищення безпеки дорожнього руху повинні бути підзвітними та підконтрольними центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху, а також забезпечувати врахування проблем громад у районних, обласних, загальнодержавних планувальних документах.

На горизонтальному рівні основними суб'єктами, відповідальним за забезпечення безпеки дорожнього руху, мають стати органи місцевого самоврядування територіальних громад: сільські, селищні, міські голови, сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи.

10. Система органів публічної адміністрації в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху повинна будуватися на тому, що кожен з органів має виконувати свої завдання та ефективно взаємодіяти з іншими органами системи.

Органи місцевого самоврядування територіальних громад, як основна структурна одиниця органів, що забезпечують безпеку дорожнього руху на місцевому рівні, повинні здійснювати співпрацю з іншими суб'єктами та налагоджувати ефективні механізми співпраці різних органів.

Для забезпечення координації, посилення співпраці по забезпеченню безпеки дорожнього руху при районних радах доцільно створити консультативно дорадчі органи, до складу яких включати представників органів державної влади, підприємств, установ, організацій, які виконують відповідні завдання у сфері забезпечення дорожнього руху.

Метою діяльності консультативних органів доцільно визначати вивчення проблемних питань, які стосуються виконання заходів по забезпеченню безпеки дорожнього руху у межах відповідних районів різними суб'єктами, та напрацювання напрямів їх вирішення, довгострокове та короткострокове планування спільних заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху, координація діяльності при виконанні заходів у сфері безпеки дорожнього руху.

До складу таких консультативних органів необхідно включити представників сільських, селищних, міських рад, які входять до складу району, для забезпечення координації дій всіх органів місцевого самоврядування району, територіальних органів Національної поліції України,

Укртрансбезпеки, ДСНС, структурних підрозділів місцевих державних адміністрацій з питань освіти та охорони здоров’я, балансоутримувачів автомобільних доріг та безпекової інфраструктури.

Органи місцевого самоврядування обласного рівня мають здійснювати повноваження щодо забезпечення обміну досвідом між територіальними громадами різних районів та регіонів України, зарубіжним досвідом, а також планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху, що стосується декількох районів області.

ВИСНОВКИ

У результаті дослідження, на основі аналізу національного законодавства та досвіду зарубіжних країн здійснено визначення та обґрунтування шляхів вирішення наукового завдання, яке полягає дослідженні особливостей адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху, а також вироблення шляхів та напрямків його удосконалення. Сформульовано низку пропозицій, висновків та рекомендацій, що мають-науково практичне значення, і полягають у такому.

1. На основі дослідження історичного розвитку правового регулювання повноважень органів влади на місцях в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на теренах України визначено, що діяльність органів місцевого самоврядування як на законодавчому рівні так і наукових роботах ототожнювалась з діяльністю місцевих органів виконавчої влади, що пов’язано із радянською спадщиною. Розвиток нормативного регулювання повноважень органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов’язаний із наслідками системної побудови органів державної влади за радянських часів та нерозмежованістю повноважень, якими радянська держава наділяла місцеві ради народних депутатів та їх виконавчі органи, між органами місцевої виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

2. Безпека дорожнього руху – це захищеність учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного середовища, майна від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. Можливими наслідками дорожньо-транспортних пригод є: 1) завдання шкоди життю та здоров’ю учасників дорожнього руху; 2) завдання шкоди життю та здоров’ю інших осіб, які не є учасниками дорожнього руху; 3) завдання шкоди навколишньому-природному середовищу; 4) пошкодження чи знищення майна учасників дорожнього руху; 5) пошкодження чи знищення майна інших фізичних та юридичних осіб.

3. Діяльність органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху спрямована на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання. Відповідно, така діяльність повинна здійснюватися за двома напрямками превентивна діяльність та поставарійна діяльність.

4. Механізм адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування необхідно розуміти як сукупність правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації адміністративних зобов'язань органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

5. Превентивна діяльність органів місцевого самоврядування передбачає виконання аналітичних, планувальних, експертно-оцінювальних, реалізаційних, моніторингових дій щодо кожного з елементів безпеки дорожнього руху: безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, безпечні транспорті засоби, безпечна поведінка учасників дорожнього руху, безпечні вантажі. Аналітичні дії передбачають вивчення статистичних даних щодо дорожньо-транспортних пригод, виявлення причин їх настання, причин погіршення їх наслідків, виявлення, місць концентрації ДТП. Планувальні дії передбачають розроблення заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху та мають ґрунтуватися на даних аналітичних дій. Експертно-оцінювальні дії полягають у наданні фахівцями в сфері безпеки дорожнього руху висновків щодо запропонованих заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху. Реалізаційні дії передбачають впровадження органами місцевого самоврядування розроблених заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху. Моніторингові дії полягають у здійсненні аналізу наслідків вжитих заходів та напрацюванні рекомендацій за результатами такого аналізу.

6. Поставарійна діяльність полягає у виконанні заходів, що застосовуються після настання дорожньо-транспортних пригод та є розтягнутими у часі: від заходів, що здійснюються в перші хвилини після ДТП до моменту повного відновлення потерпілих та їх соціалізації.

7. Для побудови ефективної системи органів по забезпеченню безпеки дорожнього руху в Україні доцільно враховуючи кращі світові (Швеція, Норвегія, Австралія) напрацювання в цьому напрямку, які полягають у тому, що безпека дорожнього руху має включати забезпечення безпечного транспортного середовища та відповідального ставлення учасників дорожнього руху до його безпеки, що, у свою чергу, досягається комплексом дій як з боку держави так і всіх громадян. Кожен учасник дорожнього руху має виконувати правила дорожнього руху, а завданням держави є забезпечення виховання свідомих учасників дорожнього руху, вплив на свідомість громадян щоб дотримання таких правил для всіх стало «звичайною справою».

8. Визначено наступні напрями удосконалення адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього: 1) визначення особи, відповідальної за забезпечення безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади; 2) розмежування компетенції місцевої виконавчої влади та органів місцевого самоврядування; 3) розмежування компетенції місцевих рад та їх виконавчих органів.

9. При визначені принципів взаємодії по забезпеченню безпеки дорожнього руху центральних органів державної влади та органів місцевого самоврядування доцільно врахувати досвід Норвегії, Республіки Корея, в яких модель взаємодії різних рівнів органів побудована на принципі взаємного планування та звітності, напрями яких визначені законодавством та охоплюють заходи превентивного та поставарійного характеру. Враховуючи необхідність забезпечення контролю виконання заходів у сфері безпеки дорожнього руху, корисним буде досвід Швеції, в якій Шведська транспортна адміністрація контролює виконання муніципалітетами своїх обов’язків щодо безпеки

дорожнього руху, з можливістю виконання заходів за рахунок муніципалітету самостійно, у випадку невиконання останнім своїх зобов'язань.

10. Обґрунтовано та запропоновано внести такі зміни та доповнення до законодавства у забезпечення безпеки дорожнього руху:

а) ст. 3 Закону України «Про дорожній рух» викласти у такій редакції:

- *«безпека дорожнього руху – це захищеність учасників дорожнього руху та інших осіб, навколишнього природного середовища, майна від реальних чи потенційних загроз настання дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків»*;

- *«забезпечення безпеки дорожнього руху – це діяльність уповноважених органів державної влади та місцевого самоврядування, спрямована на своєчасне виявлення, запобігання реальним чи потенційним загрозам виникнення дорожньо-транспортних пригод, з метою попередження негативних наслідків та усунення їх у разі настання».*

б) ст. 50 Закону України «Про автомобільні дороги» викласти в такій редакції:

«Управління безпекою автомобільних доріг здійснюється шляхом організації та проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, перевірок безпеки автомобільних доріг, виявлення аварійно-небезпечних місць (ділянок) та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та ліквідації їх причин, вжиття інших заходів, передбачених нормативно-правовими актами, спрямованих на забезпечення безпеки автомобільних доріг».

в) п. 9-1 ч. 4 ст. 42 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» доповнити новим пунктом наступного змісту:

«*здійснює керівництво забезпеченням безпеки дорожнього руху в межах територіальної громади*».

г) Закон України «Про дорожній рух» в окремій статті визначити такі повноваження *органів місцевого самоврядування:*

«Сільські, селищні, міські ради у сфері дорожнього руху та його безпеки:

1) затверджують сільські, селищні, міські стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плани заходів по реалізації сільських, селищних, міських

стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, сільські, селищні, міські програми підвищення безпеки дорожнього руху;

2) приймають нормативно-правові акти у сфері безпеки дорожнього руху, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, центральних органів державної виконавчої влади;

3) заслуховують звіт сільського, селищного, міського голови про безпеку дорожнього руху та виконання місцевих планувальних документів;

5) забезпечують врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій;

6) приймають рішення про запровадження габаритно-вагового контролю на вулицях та дорогах населених пунктів територіальної громади;

7) здійснюють інші повноваження, передбачені актами законодавства.

Сільський, селищний, міський голова у сфері дорожнього руху та його безпеки:

1) забезпечує виконання заходів, передбачених державними, регіональними та місцевими стратегіями підвищення безпеки дорожнього руху, планами заходів по реалізації стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, програмами підвищення безпеки дорожнього руху;

2) забезпечує підготовку подання на затвердження, організацію виконання сільських, селищних, міських стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів по реалізації сільських, селищних, міських стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, сільських, селищних, міських програм підвищення безпеки дорожнього руху;

3) забезпечує подання пропозицій до регіональних стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів по реалізації стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, програм підвищення безпеки дорожнього руху;

4) звітує перед сільською, селищною, міською радою про безпеку дорожнього руху та виконання місцевих планувальних документів;

5) здійснює інші повноваження, передбачені актами законодавства.

Виконавчі органи сільських, селищних, міських рад у сфері дорожнього руху та його безпеки:

1) здійснюють підготовку, подання на затвердження, організацію виконання та реалізацію сільських, селищних, міських стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плану заходів по реалізації сільських, селищних, міських стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, сільських, селищних, міських програм підвищення безпеки дорожнього руху;

2) координують та забезпечує взаємодію уповноважених органів державної влади, підприємств, установ та громадських об'єднань у сфері безпеки дорожнього руху;

3) забезпечують будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання вулиць і доріг населених пунктів відповідно до вимог нормативно-правових актів, державних будівельних норм і стандартів, вживають інші заходи по забезпеченню безпеки автомобільних доріг;

4) здійснюють організацію дорожнього руху на вулицях і автомобільних дорогах населених пунктів;

5) надають пропозиції центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення у сфері дорожнього руху та його безпеки, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним державним адміністраціям щодо організації дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування;

6) здійснюють виявлення та аналіз причин дорожньо-транспортних пригод на вулицях і дорогах населених пунктів та умов, що їм сприяли, вживають заходи для їх усунення;

7) здійснюють контроль за станом вулиць і доріг населених пунктів, виявляють аварійно-небезпечні місця (ділянки) та місця концентрації дорожньо-транспортних пригод і здійснюють заходи щодо їх ліквідації;

8) контролюють виконання технічних правил ремонту та утримання вулиць і доріг населених пунктів;

9) контролюють виконання правил утримання технічних засобів регулювання дорожнього руху вулично-дорожньої мережі населених пунктів;

10) забезпечують проведення обов'язкових аудиту та перевірки безпеки вулиць і доріг населених пунктів;

11) здійснюють розгляд справ про адміністративні правопорушення та накладення адміністративних стягнень у передбачених законодавством випадках;

12) створюють умови для виконання бригадами екстреної (швидкої) медичної допомоги встановленого Кабінетом Міністрів України нормативу прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги до пацієнта;

13) здійснюють інші повноваження, передбачені актами законодавства.

Обласні, районні ради у сфері дорожнього руху та його безпеки:

1) затверджують обласні, районні стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плани заходів по реалізації обласних, районних стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, обласні, районні програми підвищення безпеки дорожнього руху;

2) заслуховують звіт голови районної, обласної державної адміністрації про безпеку дорожнього руху, та виконання регіональних планувальних документів;

3) забезпечують врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій;

4) приймають рішення створення, організацію та функціонування системи екстреної медичної допомоги в межах районів (областей);

5) забезпечують співфінансування заходів по підвищенню безпеки дорожнього руху;

6) здійснюють інші повноваження, передбачені актами законодавства».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Глобальний звіт про стан безпеки дорожнього руху за 2018 рік. Всесвітня організація охорони здоров'я. URL : www.who.int/publications/i/item/9789241565684.

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України № 1360-р від 21 жовтня 2020 р. Урядовий кур'єр. 2020. № 214. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80.

3. Статистика ДТП в Україні. Патрульна поліція. 2019-2020. URL : http://patrol.police.gov.ua/statystyka/.

4. Після початку відключень вуличного освітлення у Києві збільшилась кількість ДТП, - Поліція. Київ24.news. 28 жовтня 2022 р. URL : https://kyiv.media/news/pislya-pochatku-vidklyuchen-vulychnogo-osvitlennya-u-kyyevi-zbilshylas-kilkist-dtp-policziya.

5. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравчик, О. М. Жук; І. І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.

6. Рівень ДТП в Україні та світі. 2010. URL : http://www.zaxid.net/newsua/2010/11/21/130059/.

7. Історія ДАІ. Іменем Закону. 2007. № 12. С. 26.

8. Лазаренко М. В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: дис. … канд. юрид наук. Київ: Наук.-дослід. ін-т публічного права, 2018. 235 с.

9. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Транспорт, 1983. 262 с.

10. Тішаков М. П. До питання забезпечення безпеки дорожнього руху в середині XX століття (на прикладі Донбасу). Науковий вісник Херсонського держ. ун-ту. Серія : Юридичні науки. 2013. Т. 2. С. 70-74.

11. Шумейко Т. А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем: дис. … канд. юрид. наук. Київ: Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», 2017. 218 с.

12. Лотиш В. В., Гуменюк Л. О. Бази даних, як частина інструменту для підвищення безпеки руху. Вісник СевНТУ. Серія: Машиноприладобудування та транспорт : зб. наук. пр. Севастоп. нац. техн. ун-т. 2012. URL : http://www.nbuv.gov.ua/old_jrn/natural/Vsntu/mashin/2012_135/2012_135/135_33.pdf.

13. Адміністративний кодекс УСРР. Всеукраїнський Центральний Виконавчий Комітет. 12 жовтня 1927 р. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP270014?an=1345&hide=true.

14. Про заходи по впорядкуванню і благоустрою автомобільних шляхів, що пролягають через сільські населені пункти:постанова Ради Міністрів УРСР від 10 листопада 1958 р. № 1596. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP581596?an=21&ed=0000_00_00&hide=true.

15. Про заходи по забезпеченню безпеки трудящих під час колективних виїздів у місця масового відпочинку: постанова Рада Міністрів УРСР, Українська республіканська рада професійних спілок від 02 липня 1973 р. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP730305?an=2&hide=true.

16. Про стан і заходи по поліпшенню використання автомобільного транспорту на перевезенні сільськогосподарської продукції врожаю 1973 року: постанова Ради Міністрів УРСР від 28 червня 1973 р. № 301. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP730301?an=2&hide=true&snippet_id=snippet_14098.

17. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401. URL : https://ips.ligazakon.net/document/kp690401?an=713&ed=0000_00_00.

18. Про затвердження Правил користування та охорони автомобільних шляхів і шляхових споруд: постанова Ради Міністрів УРСР від 28 березня 1978 р., № 170. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP780170?an=88&ed=0000_00_00&hide=true.

19. Про додаткові заходи по зниженню шуму на промислових підприємствах, в містах і інших населених пунктах: постанова Ради Міністрів УРСР від 12 січня 1979 р. № 17. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP790017?an=2&hide=true.

20. Про заходи по дальшому вдосконаленню підготовки водіїв автотранспортних засобів: постанова Ради Міністрів УРСР від 17 серпня 1984 р. № 337. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP840337?an=2&hide=true.

21. Про Комплексну програму профілактики захворювань і формування здорового способу життя населення Української РСР на період до 2000 року: постанова Ради Міністрів УРСР від 07 грудня 1989 р. № 305. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP890305?an=2&hide=true.

22. Питання Українського республіканського добровільного товариства автомотолюбителів: постанова Ради Міністрів УРСР від 16 квітня 1974 р. № 193. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP740193?an=6&ed=0000_00_00&hide=true.

23. Про поліпшення роботи Українського республіканського добровільного товариства автомотолюбителів: постанова Ради Міністрів УРСР від 27 серпня 1976 р. № 420. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP760420?an=5&hide=true.

24. Про заходи по запобіганню шляхово-транспортним пригодам і зниженню тяжкості їх наслідків: постанова Ради Міністрів УРСР від 18 березня

1976 р. № 135. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP760135?an=2&hide=true.

25. Про роботу міністерств, відомств УРСР і облвиконкомів по запобіганню аварійності на транспорті: постанова Ради Міністрів УРСР від 02 грудня 1987 р. № 389. URL : https://ips.ligazakon.net/document/KP870389?an=2&hide=true.

26. Про обласну Раду народних депутатів Української РСР: Закон УРСР від 31 жовтня 1980 р. № 1048-X. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T801048?an=118&ed=0000_00_00&hide=true.

27. Про районну Раду народних депутатів Української РСР: Закон УРСР від 15 липня 1971 р. № 24-VIII. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T710024?an=97&ed=1972_04_27&hide=true&snippet_id=snippet_260890.

28. Про міську, районну в місті Раду народних депутатів Української РСР: Закон УРСР від 15 липня 1971 р. № 25-VIII. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T710025?an=80&ed=1972_04_27&hide=true&snippet_id=snippet_71499.

29. Про внесення змін і доповнень до Закону Української РСР «Про селищну Раду депутатів трудящих Української РСР»: Закон УРСР від 13 грудня 1979 р. № 5439-IX. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T795439?an=2&ed=0000_00_00&hide=true.

30. Про внесення змін і доповнень до Закону Української РСР «Про сільську Раду депутатів трудящих Української РСР» Закон УРСР від 13 грудня 1979 р. № 5440-IX. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T795440?an=86&ed=0000_00_00&hide=true.

31. Про місцеві Ради народних депутатів та місцеве і регіональне самоврядування: Закон України від 07 грудня 1990 р. № 533-XII. Відомості Верховної Ради УРСР. 1991. № 2. ст. 5. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T053300?an=1290&ed=0000_00_00&hide=true

32. Про внесення змін до Закону Української РСР «Про місцеві Ради народних депутатів Української РСР» та місцеве самоврядування»: Закон України від 26 березня 1992 р. № 2234-XII. Відомості Верховної Ради України, 1991 р., № 50. Ст. 704.

33. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР. Відомості Верховної Ради України, 1997. № 24. Ст. 170.

34. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text.

35. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо діяльності Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства надзвичайних ситуацій України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується через відповідних міністрів: Закон України від 16 жовтня 2012 р. № 5459-VI. URL : https://ips.ligazakon.net/document/T125459?an=3.

36. Сисоєва В.Г. Актуальні питання взаємодії органів місцевого самоврядування та місцевих державних адміністрацій. Наукові записки. Серія «Культура і соціальні комунікації». 2012. Вип. 3. С. 151-158.

37. Бабич О.М. Реформування системи місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування: сьогодення та перспективи. Часопис Київського університету права. 2009. № 2. С. 110-116.

38. Голосніченко І.П. Адміністративне право України (основні категорії і поняття). К., 1998. 98 с.

39. Авер’янов В.Б. Не «керувати» людиною – служити їй. Віче: журнал Верховної Ради України. 2005. № 4 (157). С. 10–15.

40. Сапронов О. В. Основні напрямки забезпечення транспортної безпеки України. Вісн. Нац. акад. держ. управління при Президентові України. 2009. № 4. (Рубрика: Механізми державного управління). С. 87-95.

41. Сапронов О. В. Використання зарубіжного досвіду державного регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки України. Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України. 2009. Вип. 2. С. 96-105.

42. Бесчасний В.М., Собакарь А.О. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації. Віче. Журнал Верховної Ради України. 2010. № 4. С. 2-5.

43. Галунько В. В., Тополя Р. В., Єщук О. М., Саунін Р. Д. Адміністративно-правове регулювання експертно-криміналістичних досліджень транспортних засобів: монографія. Херсон : Грінь Д.С., 2015. 180 с.

44. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: монографія / Є. В. Скрипа. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 346 с.

45. Самопал К., Коллер Ю. Безпека дорожнього руху: основні складові. Молодь за безпеку дорожнього руху: матеріали міжвузівської курсантсько-студентської науково-практичної конференції (Донецьк, 16 травня 2014 р.). Донецьк : Донецький юрид. ін-т, 2014. С. 40-43.

46. Степанов О. В. Концепція безпеки автомобільних транспортних засобів у транспортному процесі з урахуванням закономірностей впливу фактора людини: дис. … доктор технічних наук. Харків, 2019. 477 с.

47. Медведєв Д. К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Київ, 2010. 20 с.

48. Бригадир І. В. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.06. Харків, 2008. 206 с.

49. Резнік О. М. Взаємодія органів місцевого самоврядування в організації автобусних пасажирських перевезень в умовах міської агломерації : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.04. Нац. акад. держ. упр. при

Президентові України, Дніпропетр. регіон. ін-т держ. упр. Дніпропетровськ, 2011. 20 с.

50. Пефтієв О. В. Нормативно-правові засади функціонування автомобільного транспорту в Україні: питання вдосконалення. Вісник Академії управління МВС. 2010. № 1. С. 42-45.

51. Гусєва Є. І. Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2018. 22 с.

52. Гусєва Є. І. До питання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху. Прикарпатський юридичний вісник. 2017. Вип. 6 (21). Т. 2. С. 12–16.

53. Головко В. А. Адміністративно-правове забезпечення захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху в Україні: проблеми теорії та практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2011. 22 с.

54. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук. Одеса: Одеський держ. ун-т внутр. справ, 2016. 23 с.

55. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Харків, 2001. 19 с.

56. Маслова Я. І. Адміністративно-правові засади управління у сфері автомобільних доріг в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одес. нац. юрид. акад. Одеса, 2010. 18 с.

57. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Київ, 2011. 21 с.

58. Галімшина Г. В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ. Дніпропетровськ, 2010. 20 с.

59. Сопільник Л. І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук. Харків: Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2012. 422 с.

60. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. … канд. юрид. наук. Харків, 2003. 210 с.

61. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. … канд. юрид. наук. Харків, 2002. 171 с.

62. Развадовський В.Й. Система суб'єктів адміністративно-правового регулювання правовідносин у транспортній сфері. Вісник Нац. ун-ту внутр. справ. 2004. Вип. 25. С. 91–100. URL : http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/8553.

63. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: дис. … д-ра юрид. наук. Київ–Дніпро: Дніпропетровський держ. ун-т внутр. справ, 2020. 426 с.

64. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ. Д., 2011. 40 с. URL : http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=S&I21DBN=ARD&P21DBN=&S21FMT=JwU_B&S21ALL=%28%3C.%3EU%3D%D0%A5819%284%D0%A3%D0%BA%D1%80%29125.3$%3C.%3E%29&Z21ID=&S21SRW=GOD&S21SRD=&S21STN=1&S21REF=10&S21CNR=20.

65. Воронюк Н.П. Генезис розвитку адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Держава та регіони. Серія: «Право». 2023. № 1. С. 95-100.

66. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 22. Ст. 105.

67. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Офіційний вісник України. 2018. № 52. Ст. 1848.

68. Воронюк Н.П. Поняття та структура безпеки дорожнього руху. Юридичний вісник. 2022. № 5. С. 254-260.

69. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь. К. : «МП Леся», 2015. 204 с.

70. Ліпкан В.А. Адміністративно-правові основи забезпечення національної безпеки України: дис. … д-ра юрид. наук. 12.00.07. URL : https://scholar.google.com.ua/citations?user=mmE8GhkAAAAJ&hl=uk.

71. Борисов В.І., Пащенко О.О. Щодо розуміння доктринальної концепції «Безпека – стан захищеності». Вісник Асоціації кримінального права України. 2020. № 1(13). URL : http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/205984/207671.

72. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Офіційний вісник України, 2001. № 41. Ст. 1852.

73. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 р. № 1264-XII. Відомості Верховної Ради України, 1991. № 41. Ст. 546.

74. Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг: Закон України від 17 жовтня 2019 р. № 200-IX. Відомості Верховної Ради України, 2019. № 50 (13.12.2019). Ст. 357.

75. Конверський А. Є. Логіка: підручник 2-ге вид., виправлене. К.: ВПЦ «Київський університет», 2017. 391 с.

76. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21

грудня 2017 р. № 2262-VIII. Відомості Верховної Ради України, 2018. № 15 (13.04.2018). Ст. 120.

77. Воронюк Н.П. Необхідність участі органів місцевого самоврядування в здійсненні цілодобового всеохоплюючого габаритно-вагового контролю. Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі: матеріали V Міжнар. наук.- практ. конф. (Київ, 9–10 груд. 2020 р.) : у 2 ч. / [редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін.]. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. Ч. 2. С. 274-278.

78. Про автомобільні дороги: Закон України від 08 вересня 2005 р. № 2862-IV, Урядовий кур'єр. 2005. (12.10.2005). № 193.: URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text.

79. ДСТУ 4100:2021. Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. ДП «УкрНДНЦ», 2021. URL : https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/dstu_4100_2021.pdf.

80. Осипов В. О. Удосконалення методу оцінки безпеки дорожнього руху на окремих ділянках автомобільних доріг: дис.канд.тех. наук за спец. 05.22.01. Національний транспортний університет. Київ : 2017. URL : http://diser.ntu.edu.ua/Osypov_dis.pdf.

81. ДСТУ 4123:2020. Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. ДП «УкрНДНЦ», 2020. URL : https://zustrich.com.ua/dstu/dstu_4123-2020.pdf.

82. Про погодження Комплексу першочергових заходів щодо покращання якості повітря у м. Львові: Рішення виконавчого комітету Львівської міської ради від 16 жовтня 2020 р. URL : https://city-adm.lviv.ua/lmr/doc-plenary-executive-committee?u=https://www8.city-adm.lviv.ua/info/plan_VK.nsf/276715ac21c1f975c2256caa003843d0/60955aad60bd7016c2258600004be2c2?OpenDocument.

83. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: постанова

Кабінету Міністрів України від 03 грудня 2008 р. № 1081. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-%D0%BF#Text.

84. Оголошення про проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Києва. 2021. URL : http://kreschatic.kiev.ua/ua/5269/rubs/pdf.html.

85. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06 квітня 2000 р. № 1644-III, Відомості Верховної Ради України. 2000. № 28 (14.07.2000). Ст. 222.

86. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони: постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198. Зібрання постанов Уряду України, 1994. № 7. Ст. 182.

87. Про Порядок організації і проведення масових акцій у м. Суми: Рішення Сумської міської ради від 03 червня 2009 р. № 2666-МР. URL : http://meria.sumy.ua/index.php?docid=12567.

88. Про затвердження Порядку організації та проведення недержавних масових заходів релігійного, культурно-просвітницького, спортивного, видовищного та іншого характеру в місті Києві: рішення Київської міської ради від 19 грудня 2019 р. № 470/8043. URL : https://kmr.ligazakon.net/document/mr191442$2019_12_19.

89. Марценишин Ю.І., Собакарь А.О. Адміністративний нагляд за дорожнім перевезенням небезпечних вантажів: проблеми теорії та практики : монографія. К. : ПП «Комп’ютерний дизайн», 2016. 205 с.

90. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. Урядовий кур’єр, 2017. (27.07.2017). № 138.

91. Перший Глобальний тиждень безпеки дорожнього руху Організації Об’єднаних Націй. Інструментарій для організаторів заходів. Всесвітня

організація охорони здоров’я. 2006. URL : https://apps.who.int/iris/handle/10665/85504.

92. Підвищення безпеки дорожнього руху у світі: резолюція Генеральної Асамблея ООН № 62/244. 2008. URL : https://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/A-RES-62-244_RU.pdf?ua=1.

93. Скакун О.Ф. Теорія права і держави : підручник. К. : Правова єдність, 2010. 525 с.

94. Резолюція Всесвітньої асамблеї охорони здоров’я. WHA27.59 Попередження дорожньо-транспортних пригод. URL : https://www.who.int/violence_injury_prevention/resources/publications/en/WHA27.59_eng.pdf.

95. Глобальна криза в галузі безпеки дорожнього руху. Доповідь Генерального секретаря ООН A/58/228. URL : https://undocs.org/ru/A/58/228.

96. Глобальна криза в галузі безпеки дорожнього руху. Резолюція Генеральної асамблеї ООН. A/RES/58/9, URL : https://undocs.org/ru/A/RES/58/9.

97. Глобальна криза в галузі безпеки дорожнього руху. Резолюція Генеральної асамблеї ООН. A/RES/57/309, URL : https://undocs.org/ru/A/RES/57/309.

98. Підвищення безпеки руху в усьому світі. Резолюція Генеральної асамблеї ООН. A/RES/66/260, URL : https://undocs.org/ru/A/RES/66/260.

99. Підвищення безпеки руху в усьому світі. Резолюція Генеральної асамблеї ООН. A/RES/60/5 URL : https://undocs.org/ru/A/RES/60/5.

100. Підвищення безпеки руху в усьому світі. Резолюція Генеральної асамблеї ООН. A/RES/58/289, URL : https://undocs.org/ru/A/RES/58/289.

101. Європейська хартія місцевого самоврядування від 15 жовтня 1985 р. Страсбург. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_036#Text.

102. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29 червня 2004 р. № 1914-IV. Офіційний вісник України, 2004.№ 30 (13.08.2004) (частина 1).Ст. 1992.

103. Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 р. № 1045. Урядовий кур'єр. 2012 (29.11.2012). № 220.

104. Про рекламу: Закон України від 03 липня 1996 р. № 270/96-ВР. Відомості Верховної Ради України, 1996. № 39 (24.09.96). Ст. 181.

105. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лютого 2011 р. № 3038-VI. Відомості Верховної Ради України, 2011.№ 34 (26.08.2011). Ст. 343.

106. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху»: постанова Верховної Ради України від 13 квітня 2016 р. № 1091-VIII. Відомості Верховної Ради України, 2016. № 21 (20.05.2016). Ст. 414.

107. Про місцеві державні адміністрації: Закон України від 09 квітня 1999 р. № 586-XIV. Офіційний вісник України, 1999. № 18 (21.05.99). Ст. 774.

108. Про внесення змін до Програми підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2013-2020 роки та Програми розвитку міського електротранспорту м. Харкова на 2013-2020 роки: рішення Харківської міської ради від 28 листопада 2018 р. № 1337/18. URL : https://doc.city.kharkov.ua/uk/profile/document/view/id/673995.

109. Лист Харківського міського голови від 07 лютого 2020 р. № 08-17/370/2-20 на ім'я Голови Верховної Ради України Разумкова Д.О. URL : w1.c1.rada.gov.ua › pls › zweb2 › wcadr_document.

110. Гончарук С. Т. Адміністративне право України: навч. посіб. Київ: Алерта, 2000. 240 с.

111. Гладун З. С. Адміністративне право України: опорні конспекти лекцій. 2 вид. Тернопіль: ТАНГ, 2002. 258 с.

112. Стеценко С.Г. Адміністративне право України: навч. посіб. Київ : Атіка, 2008. 624 с.

113. Гончарук С.Т. Механізм адміністративно-правового регулювання діяльності корпорацій в Україні. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2011. № 2. С. 37-40.URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2011_2_10.

114. Скакун О. Ф. Держава і право: підручник. Київ: Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2009. 520 с.

115. Цвік М. В., Петришин О. В. Загальна теорія держави і права: підручник. Харків: Право, 2009. 584 с.

116. Иванов В.В., Труба В.И. Теория права и государства: учебник. Харьков : Одиссей, 2006. 480 с.

117. Городецька І. А. Механізм адміністративно-правового регулювання охорони, використання і відтворення тваринного світу: теоретичні аспекти. Публічне право. 2016. № 3. С. 117-124. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/pp_2016_3_18.

118. Колпаков В.К., Кузьменко О.В. Курс адміністративного права України: підручник. 2 вид., перероб. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2013. 872 с.

119. Воронюк Н.П. Деякі питання визначення поняття та структури механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Прикарпатський юридичний вісник. 2022. № 6 (47). С. 89-92. DOIhttps: //doi.org/10.32782/pyuv.v6.2022.17.

120. Загальна теорія держави та права (основні поняття, категорії, правові конструкції та наукові концепції): навч. посіб. / О. Л. Копиленко, О. В. Зайчук, А. П. Заєць, В. С. Журавський, Н. М. Оніщенко, С. В. Бобровник. К. : Юрінком Інтер, 2008. 400 с.

121. Стеценко С.Г. Механізм адміністративно-правового регулювання : сучасні проблемні питання. Актуальні проблеми держави і права. 2007. Вип. 35. С. 31-34.

122. Адміністративне право України: навч. посіб. У 2 т. / В. В. Галунько, В. І. Олефір, М. П. Пихтін та ін.; за заг. ред. В. В. Галунька. Херсон: Херсон. міськ. друк., 2011. Т.1: Загальне адміністративне право. 2011. 320 с.

123. Коросташова І.М. Механізм адміністративно-правового регулювання як правова категорія та багатоаспектне явище. Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України 1/2019, DOI : //doi.org/10.32886/instzak.2019.01.06.

124. Комісаров С. Система адміністративних санкцій за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Юридична Україна. (Проблеми адміністративного права). 2012. Вип. 1. С. 18–24.

125. Адміністративне право України: підручник / Ю. П. Битяк, В. Т. Гаращук, О. В. Дьяченко та ін.; за ред. Ю. П. Битяка. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 544 с.

126. Адміністративне право України: підручник / Ю. В. Пирожкова, Р. В. Сінєльнік, П.С. Лютіков та ін.; за ред. Т. О. Коломоєць. Київ: Істина, 2010. 480 с.

127. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07 грудня 1984 р. № 8073-X. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text.

128. Конституція України: Закон від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text.

129. Про транспорт: Закон України, від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text.

130. Мельник Р. С. Загальне адміністративне право : навч. посіб. К. : Ваіте, 2014. 376 с.

131. Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними

та охорони: постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/198-94-%D0%BF#Text.

132. Про затвердження Типових правил розміщення зовнішньої реклами: постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2003 р. № 2067. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-2003-%D0%BF#top.

133. Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 травня 2010 р. № 278. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0408-10#Text.

134. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України від 15 липня 2013 № 480. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13#Text.

135. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

136. Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів: Угода Організації Об'єднаних Націй від 20 березня 1958 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343#Text.

137. Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text.

138. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) : Угода Організації Об'єднаних Націй від 01 липня 1970 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016#Text.

139. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України

від 30 червня 2015 р. № 460. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text.

140. Про затвердження Положення про Міністерство охорони здоров'я України: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 267. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/267-2015-%D0%BF#Text.

141. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 878. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-%D0%BF#Text.

142. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-%D0%BF#n9.

143. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text.

144. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text.

145. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Харківської міської ради щодо офіційного тлумачення положень частини другої статті 19, статті 144 Конституції України, статті 25, частини чотирнадцятої статті 46, частин першої, десятої статті 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (справа про скасування актів органів місцевого самоврядування), від 16 квітня 2009 р. № 7-рп/2009. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v007p710-09#Text.

146. Колпаков В. К. Предмет адміністративного права: сучасний вимір. Юридична Україна. 2008. № 3. С. 35-39.

147. Гладун З. С. Адміністративне право України: навч. посіб. Тернопіль : Карт-бланш, 2004. 579 с.

148. Васильєв А. С. Адміністративне право України: навч. посіб. Харків : Одісей, 2002. 288 с.

149. Демськиий С. Є., Ковальський В. С. Правознавство : підручник. [6–е вид., стер.]. К. : Юрінком Інтер, 2002. 736 с.

150. Коломоєць Т.О., Армаш Н. О. Адміністративне право України : [підручник]. К. : Істина, 2010. 362 с.

151. Мельник Р. С. Загальне адміністративне право : навчальний посібник. К. : Ваіте, 2014. 376 с.

152. Воронюк Н.П. Превентивна та поставарійна діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 254-260).

153. Спрощена закупівля. ДК 021:2015: код 34120000-4 «Мототранспортні засоби для перевезення 10 і більше осіб» (Автобус MERCEDES-BENZ – код за ДК 021:2015 - 34121100-2 «Громадські автобуси»). URL : https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2021-04-21-001774-c.

154. Про передачу до сфери управління Сєвєродонецької міської ради майна, що належить до комунальної власності територіальної громади міста Києва: Рішення Київської міської ради від 16.07.2015 р. № 681/1545. URL : http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/ACE25AF130DC5C83C2257E9A00687137?OpenDocument.

155. Відкриті торги. Громадський автобус - Автобус міський пасажирський середньої місткості з низьким рівнем підлоги. Public bus - Urban

passenger bus with low floor space capacity. URL : https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2018-02-02-003769-b.

156. Відкриті торги. АВТОБУС - 34121100-2 Громадські автобуси. URL : https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2021-01-15-006931-a.

157. Воронюк Н.П. Виключення корупційних факторів у діяльності органів місцевого самоврядування щодо визначення перевізників пасажирів на автобусних маршрутах загального користування як необхідна складова для забезпечення безпеки дорожнього руху на території населеного пункту. Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі: матеріали IV Міжнар. наук.- практ. конф. (Київ, 12 груд. 2019 р.) : у 2 ч. / [редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін.]. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. Ч. 2. С. 341-345.

158. Про проведення конкурсів з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування в місті Запоріжжі 03 травня 2019 р. : оголошення Виконавчого комітету Запорізької міської ради. URL : https://zp.gov.ua/upload/editor/ogoloshennya_pro_konsurs_na_perevezennya.pdf.

159. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21 грудня 2020 р. Офіційний вісник України, 2021. № 1 (04.01.2021). Ст. 49.

160. Давидова Н.В. Визначення поняття пропаганди безпеки дорожнього руху на сучасному етапі. Науковий вісник публічного та приватного права. Випуск 2. Ч. 3. 2016. С. 88-92. URL : http://nvppp.in.ua/vip/2016/2/tom_3/20.pdf

161. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському пасажирському транспорті: Закон України від 17 січня 2017 р. № 1812-VIII. Відомості Верховної Ради України, 2017. № 7-8 (24.02.2017).Ст. 51.

162. Як надати першу допомогу: загальні правила. Офіційний веб-сайт Міністерства охорони здоров’я. 2018. URL : https://moz.gov.ua/article/health/jak-nadati-pershu-dopomogu-zagalni-pravila.

163. Про екстрену медичну допомогу: Закон України від 05 липня 2012 р. № 5081-VI. Голос України. 2012. № 8 від 17 серпня 2012. № 152.

164. Про норматив прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2020 р. № 1271. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1271-2020-%D0%BF#Text.

165. Методичні рекомендації для органів місцевого самоврядування щодо організації та забезпечення пожежної безпеки на території об’єднаних територіальних громад, ДСНС. 2016. URL : https://mk.dsns.gov.ua.

166. Стратегія реформування системи Державної служби з надзвичайних ситуацій: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 січня 2017 № 61-р. Урядовий кур’єр від 04 лютого 2017. № 22.

167. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення захисту лісів, запобігання пожежам на землях лісового та водного фонду, на торфовищах та землях інших категорій: Закон України від 19 лютого 2021 р. № 1259-IX. Голос України, 2021. № 48.

168. Кодекс цивільного захисту України (Відомості Верховної Ради України, 2013 р.. № 34 – 35. Ст. 458.

169. Екстрена медична допомога постраждалим з абдоміно-вертебральною травмою в результаті ДТП на догоспітальному етапі, Гур’єв С. О., Танасієнко П.В., Балясевич С. Я. - ДЗ «Український науково-практичний центр екстреної медичної допомоги та медицини катастроф МОЗ України». URL : https://tf-g.com.ua/info/articles/ekstrena-medichna-dopomoga-postrazhdalim-z-abdomino-vertebralnoyu-travmoyu-v-rezultati-dtp-na-dogospitalnomu-etapi.html.

170. Гур’єв С.О. Особливості реабілітації постраждалих із полісистемними пошкодженнями залежно від стадії перебігу травматичної хвороби. Травма. Том 19. № 3. 2018. URL : http://www.mif-ua.com/archive/article/46202.

171. Майже 30% потерпілих в ДТП потребують медико-психологічної реабілітації. Державне підприємство Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров’я України Київська міжрегіональна філія. URL : https://medtransvp.com.ua/%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D1%8C%D0%BA%D0%BE-30-%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B6%D0%B4%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%85-%D0%B2-%D0%B4%D1%82%D0%BF-%D0%B2-%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96/.

172. Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення: Закон України від 19 жовтня 2017 р. № 2168-VIII. Голос України, 2017. № 248.

173. Пастух І.Д., Бухтіярова І.Г. Світовий досвід правового регулювання безпеки дорожнього руху. Cuestiones Políticas. Vol. 39. № 70. 2021. С. 165-179. URL : https://doi.org/10.46398/cuestpol.3970.10.

174. Європейський парламент попереджає про безпеку дорожнього руху. Новини Європейського парламенту. 2021. URL : https://www.europarl.europa.eu/news/bg/press-room/20210930IPR13926/evropeyskiiat-parlament-alarmira-za-bezopasnostta-po-ptishchata.

175. Закон про дороги (1971:948): Закон Швеції. 1971. URL : http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS1971-0948

176. Виміри в транспортному середовищі. Sakertrafik. 2018. URL : https://ntf.se/var-kompetens/trafikmiljo/.

177. Дорожня безпека муніципалітету UPPSALA. 2015. URL : https://www.uppsala.se/contentassets/24fd1321db0440b380daafe463eb4605/trafiksakerhet-i-uppsala-kommun.pdf.

178. Дорожня безпека. Муніципалітет Стенунгсунд. 2021.URL : https://www.stenungsund.se/webbsidor/huvudmeny/trafikinfrastruktur/trafikochgator/trafiksakerhet.4.28516d14131acbb255c80002235.html.

179. Програма безпеки дорожнього руху. Міський район Седертельє. 2018 р. 8 с. URL : https://www.sodertalje.se/contentassets/e2227fbaaeaf4c0dbbf529c4b1cd6caa/trafiksakerhetsprogrammet---kortversion.pdf.

180. Закон про безпеку дорожнього руху (2010:1362): Закон Швеції. 2010. Sveriges riksdag. URL : https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/vagsakerhetslag-20101362_sfs-2010-1362.

181. Постанова про дорожній рух (1998: 1276): Закон Швеції. 1998. Notisum. Karnovgroup. URL : http://www.notisum.se/rnp/document/?id=19981276

182. Про місцеве самоврядування (2017:725): Закон Швеції. Notisum. Karnovgroup.URL : http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS2017-0725.

183. Про охорону здоров’я (2017: 30): Закон Швеції. Notisum. Karnovgroup. URL : http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS2017-0030#SFS2017-0030_K7_P6.

184. Про фінансову координацію реабілітаційних заходів: Закон Швеції (2003: 1210). Notisum. Karnovgroup. URL : http://www.notisum.se/rnp/document/?id=SFS2003-1210.

185. Рейтинг держав за рівнем смертності в ДТП. Nonews. 2019. URL : https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic.

186. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. URL : https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-veg-2018-2021.pdf.

187. Воронюк Н.П. Досвід Швеції та Норвегії у залученні органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 1. С. 263-266.

188. Закон про муніципалітети та окружні муніципалітети (Закон про муніципалітети). Закон Норвегії. 22.06.2018. URL : https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2018-06-22-83#KAPITTEL_1-2.

189. Правила дорожнього руху для пішоходів. Tryggtrafikk. 2018. URL : https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/for-kommunens-ledelse/.

190. Муніципалітет безпеки дорожнього руху. Tryggtrafikk. 2022. URL : https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/#.

191. Про медичний персонал: Закон Норвегії. 1999. URL : https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-07-02-64.

192. Безпечні повіти Норвегії : методичні рекомендації TryggTrafikk. 2021. URL : https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2019/11/Kriterier-Trafikksikker-Fylkeskommune-06.06.2018.pdf.

193. Закон про муніципальні служби охорони здоров’я та догляду. Міністерство охорони здоров’я та служби охорони здоров’я Норвегії. Закон Норвегії. 24 червня 2011 р. URL : https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-30#KAPITTEL_6.

194. Закон про загальну охорону здоров’я. Закон Норвегії. 24 червня 2011 р. URL : https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29/KAPITTEL_2#%C2%A75

195. Про планування та будівництво: Закон Норвегії. 2008. URL : https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/*#&#x2a.

196. Фактична довідка: Vision Zero та безпечна система. 2021. National road safety strategy. URL : https://www.roadsafety.gov.au/nrss/fact-sheets/vision-zero-safe-system.

197. Національна стратегія безпеки дорожнього руху 2021-30. Австралія. National road safety strategy. URL : https://www.roadsafety.gov.au/nrss.

198. Інформаційна довідка: підхід соціальної моделі до безпеки дорожнього руху. National road safety strategy. URL : https://www.roadsafety.gov.au/nrss/fact-sheets/social-model-approach.

199. Безпека дорожнього руху в Австралії. National road safety strategy. URL : https://www.roadsafety.gov.au/rsaє

200. Закон про безпеку дорожнього руху: Закон Республіки Корея від 28 січня 2022 р. URL : http://www.yeslaw.com/lims/front/page/fulltext.html?action=LAW&lawid=239&jo_s=&jo_e=.

201. Воронюк Н.П. Зарубіжний досвід ефективності планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Право і суспільство. 2023. № 1. С. 172-177.

202. Постанова про введення в дію Закону про безпеку дорожнього руху: Указ Президента № 19018 от 25 серпня 2005 р. URL : http://www.yeslaw.com/lims/front/page/fulltext.html?pAct=view&pPromulgationNo=117911.

203. Система аналізу дорожньо-транспортних пригод TAAC. URL : http://taas.koroad.or.kr/sta/acs/gus/selectStaInfoGraph.do?menuId=WEB_KMP_IDA_TAI.

204. Національне управління безпеки дорожнього руху. URL : https://www.nhtsa.gov/about-nhtsa.

205. NHTSA надає гранти штатам, щоб штати могли проводити ефективні програми безпеки на дорогах. URL : https://www.nhtsa.gov/highway-safety-grants-program.

206. Оцінка програми безпеки: огляд процесу. NHTSA. URL : https://www.nhtsa.gov/highway-safety-grants-program/safety-program-assessment.

207. Інструкції щодо програми безпеки на дорогах. NHTSA. URL : https://icsw.nhtsa.gov/nhtsa/whatsup/tea21/tea21programs/.

208. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України від 17 березня 2011 р. № 3166-VI. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/3166-17.

209. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 46 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень частини п’ятої статті 6, частини першої статті 11, частини четвертої статті 16, пунктів 3, 5, 6, 9, 10, 16 частини першої статті 26, частин третьої і четвертої статті 41, частини шостої статті 42, статей 51, 52, 53, 54, частини четвертої статті 61, частини першої статті 62, частин першої, шостої, сьомої статті 63, частин четвертої, п’ятої, шостої статті 78, частин третьої, п’ятої, сьомої статті 79, абзацу третього пункту 2 розділу V «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (справа про місцеве самоврядування) від 9 лютого 2000 р. № 1-рп/2000. URL : https://ccu.gov.ua/storinka-knygy/75-status-organiv-miscevogo-samovryaduvannya.

210. Воронюк Н.П. Взаємодія органів місцевого самоврядування та інших органів публічної адміністрації як необхідна умова забезпечення безпеки дорожнього руху. Проєктування безпекового середовища громад: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 2 липня 2021 року). Донецький державний університет внутрішніх справ. Київ : ТОВ «Компанія ВАІТЕ», 2021. С. 76-79.

211. Воронюк Н.П. Визначення осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху в територіальних громадах. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 95-99).

212. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2014 р. № 385. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF#n11.

213. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#top.

214. Снігур С.П. Сучасний стан та проблеми функціонування місцевого самоврядування в Україні на регіональному рівні. Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія «Управління». 2010. Вип. 1. С. 349-356.

215. Про дорожній рух та його безпеку: проект Закону України № 5184 від 26 вересня 2016 р. Офіційний веб-сайт Верховної ради України. URL : https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.

216. Висновок Головного науково-експертного управління на проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» (реєстр. № 5184 від 26 вересня 2016 р.). URL : https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.

217. Буглак Ю.О. Проблеми розмежування повноважень між органами виконавчої влади і органами місцевого самоврядування в Україні. Підприємництво, господарство і право. № 11. 2018. С. 70-75.

218. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Вищого адміністративного суду України щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 143 Конституції України, пунктів «а», «б», «в», «г» статті 12 Земельного кодексу України, пункту 1 частини першої статті 17 Кодексу адміністративного судочинства України від 1 квітня 2010 року. № 10-рп/2010. URL : https://ccu.gov.ua/storinka-knygy/75-status-organiv-miscevogo-samovryaduvannya.

219. Воронюк Н.П. Органи місцевого самоврядування як суб’єкти забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу

кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 249-254).

220. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-%D0%BF#n22.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Воронюк Н.П. Поняття та структура безпеки дорожнього руху. *Юридичний вісник.* 2022. № 5. С. 254-260. URL : http://yurvisnyk.in.ua/v5_2022/28.pdf.

2. Воронюк Н.П. Деякі питання визначення поняття та структури механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник.* 2022. № 6 (47). С. 89-92. URL : http://pjv.nuoua.od.ua/v6_2022/17.pdf.

3. Воронюк Н.П. Генезис розвитку адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони.* Серія: «Право». 2023. № 1 (79). С. 95-100. URL :http://law.stateandregions.zp.ua/archive/1_2023/15.pdf.

4. Воронюк Н.П. Досвід Швеції та Норвегії у залученні органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2023. № 1. С. 263-266. URL : http://www.lsej.org.ua/1_2023/62.pdf.

5. Воронюк Н.П. Зарубіжний досвід ефективності планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство.* 2023. № 1. С. 172-177. URL : http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2023/1_2023/25.pdf.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Воронюк Н.П. Виключення корупційних факторів у діяльності органів місцевого самоврядування щодо визначення перевізників пасажирів на

автобусних маршрутах загального користування як необхідна складова для забезпечення безпеки дорожнього руху на території населеного пункту. *Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 12 груд. 2019 р.): у 2 ч. / редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. Ч. 2. С. 341-345.

7. Воронюк Н.П. Необхідність участі органів місцевого самоврядування в здійсненні цілодобового всеохоплюючого габаритно-вагового контролю. *Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі:* матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 9–10 груд. 2020 р.): у 2 ч. / редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. Ч. 2. С. 274-278.

8. Воронюк Н.П. Взаємодія органів місцевого самоврядування та інших органів публічної адміністрації як необхідна умова забезпечення безпеки дорожнього руху. *Проєктування безпекового середовища громад:* матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 2 липня 2021 року). Донецький державний університет внутрішніх справ. Київ: ТОВ «Компанія ВАІТЕ», 2021. С. 76-79.

9. Воронюк Н.П. Визначення осіб, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху в територіальних громадах. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 95-99).

10. Воронюк Н.П. Органи місцевого самоврядування як суб’єкти забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух,

В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 249-254).

11. Воронюк Н.П. Превентивна та поставарійна діяльність органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Морально-правові засади публічного адміністрування у секторі безпеки та оборони: матеріали круглого столу кафедри публічного управління та адміністрування (ред. колегія : І.Д. Пастух, В.М. Дорогих, О.К. Волох) (22 лютого 2023 року). К.: Видавничий центр «Кафедра», 2023. – 268 с. (С. 254-260).

Додаток Б

АКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ

ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«ФІНАНСУВАННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ»
вул. Хотівська, 4 (літера А), м. Київ, 03118, тел. (044) 257-06-75, e-mail: info@fininpro.com, код ЄДРПОУ 37264503

Довідка
про впровадження результатів дисертаційного дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху»

Державне підприємство «Фінансування інфраструктурних проектів» повідомляє, що основні засади дисертаційного дослідження ВОРОНЮК Наталії Петрівни на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині визначення напрямів здійснення суб'єктами публічної адміністрації заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: превентивних заходів та поставарійних заходів, визначення складових безпеки дорожнього руху: безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів; безпечні транспорті засоби; безпечні вантажі; безпечна поведінка учасників дорожнього руху та необхідність впровадження заходів в сфері безпеки дорожнього руху щодо вказаних напрямів й усіх складових безпеки дорожнього руху підприємство використовуватиме у роботі у випадку долучення підприємства до розроблення/погодження державних планувальних документів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плану заходів на виконання стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, програми підвищення безпеки дорожнього руху. Напрацювання щодо безпечності автомобільних доріг та безпекової інфраструктури прийняті до роботи.

Директор **Юрій ЖУРАВЛЬОВ**

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ІНФОРМАЦІЙНО-КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ
КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО «ІНФОРМАТИКА»
(КП «ІНФОРМАТИКА»)

State Enterprise
Informatics

вул. Левка Лук'яновича, буд. 3, м. Київ, 03186, тел.: (044) 366-86-54 E-mail: informatika@kmda.gov.ua
Код ЄДРПОУ 31024875

03.02.2023 № 356-182

Довідка
про впровадження результатів дисертаційного дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху»

КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО «ІНФОРМАТИКА» ВИКОНАВЧОГО ОРГАНУ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ (КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ) повідомляє, що при розроблені проекту Положення про Ситуаційний центр протидії загрозам у місті Києві будуть використанні результати дисертаційного дослідження Воронюк Наталії Петрівни на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині включення безпеки дорожнього руху до найбільш важливих сфер життєдіяльності міста Києва, аналітична діяльність та оцінювання ризиків, в якій віднесена до основних завдань Ситуаційного центру протидії загрозам у місті Києві.

Заступник генерального директора **Ігор БУРЯК**

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

**КОМУНАЛЬНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«ЦЕНТР ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»**

вул. Чистяківська, 19-А, м. Київ, 03062, тел: (044) 374 11 03, 374 11 01
Адреса для листування: 01054 м. Київ-54, а/с № 245
E-mail: kyiv.codr@gmail.com Код ЄДРПОУ 32955518

«28» 03 2023 № 053/04-03/1565

Довідка
про впровадження результатів дисертаційного дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху»

Комунальне підприємство «Центр організації дорожнього руху» повідомляє, що основні засади дисертаційного дослідження Воронюк Наталії Петрівни на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині визначення напрямів здійснення суб'єктами публічної адміністрації заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: превентивних заходів та поставарійних заходів, визначення складових безпеки дорожнього руху: безпечні автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів; безпечні транспорті засоби; безпечні вантажі; безпечна поведінка учасників дорожнього руху та необхідність впровадження заходів в сфері безпеки дорожнього руху щодо вказаних напрямів й усіх складових безпеки дорожнього руху прийнятті до роботи.

Перший заступник директора **Богдан БОБРОВСЬКИЙ**

НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. Садова, 3а, каб. 917, тел. (044) 255-34-61, (044) 255-38-86

№ 257-23 від 22.02.2023

Щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження

Повідомляю, що при розробленні проєкту Закону **«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо розміщення транспортних засобів на об'єктах благоустрою»** (номер 8346 від 11.01.2023) були використанні результати наукового дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині надання повноважень органам місцевого самоврядування здійснювати переміщення транспортних засобів, що перебувають значний проміжок часу на об'єктах благоустрою та створюють перешкоди для проїзду спеціального транспорту.

Воронюк Н.П. є співавтором вказаного законопроєкту.

Народний депутат України **В.В. Крейденко**

НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. Садова, 3а, каб. 917, тел. (044) 255-34-61, (044) 255-38-86

№ 258-23 від 22.02.2023

Щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження

Повідомляю, що при розробленні проєкту Закону **«Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху» (номер 8353 від 12.01.2023**) були використанні результати наукового дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині необхідності затвердження планувальних документів щодо підвищення безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях, які включатимусь напрями щодо підвищення ефективності превентивної та поставарійної діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та необхідності оприлюднення та звітування по планувальним документам.

Воронюк Н.П. є співавтором вказаного законопроєкту.

Народний депутат України **В.В. Крейденко**

НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. Садова, 3а, каб. 917, тел. (044) 255-34-61, (044) 255-38-86

№ 259-23 від 22.02.2023

Щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження

Повідомляю, що при розробленні проєкту Закону **«Про внесення змін до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо врахування вимог безпеки дорожнього руху при плануванні та забудові територій»** (номер 8354 від 12.01.2023) були використанні результати наукового дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині необхідності врахування вимог безпеки дорожнього руху при розробленні та затвердженні генерального плану населеного пункту, плану зонування території, детального плану території та необхідності визначення у детальному плані території облаштування закладів освіти та охорони здоров'я додатковими засобами безпеки дорожнього руху.

Воронюк Н.П. є співавтором вказаного законопроєкту.

Народний депутат України **В.В. Крейденко**

НАРОДНИЙ ДЕПУТАТ УКРАЇНИ

01008, м. Київ, вул. Садова, 3а, каб. 917, тел. (044) 255-34-61, (044) 255-38-86

№ 260-23 від 22.02.2023

Щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження

Повідомляю, що при розробленні проєкту Закону **«Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху» (номер 8356 від 12.01.2023**) були використанні результати наукового дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Наталії Воронюк на тему: «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в частині визначення засад виховання свідомих учасників дорожнього руху, шляхом включення до переліку ключових компетентностей необхідних кожній сучасній людині для успішної життєдіяльності, компетентність безпечного дорожнього руху, визначення обов'язку батьків та наукових, науково-педагогічних працівників сприяти набуття дітьми вказаної компетентності.

Воронюк Н.П. є співавтором вказаного законопроєкту.

Народний депутат України **В.В. Крейденко**

ЗАТВЕРДЖУЮ
Перший проректор Національної
академії внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор
Станіслав ГУСАРЄВ
__.03. 2023 року

АКТ
про впровадження результатів дисертації аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Воронюк Наталії Петрівни на тему «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» в освітній процес Національної академії внутрішніх справ

Комісія в складі: заступника начальника навчально-методичного відділу, кандидата юридичних наук Бистрицького Богдана Юрійовича (голова комісії); завідувача кафедри поліцейського права, кандидата юридичних наук, доцента Кулікова Володимира Анатолійовича доцента кафедри публічного управління та адміністрування, кандидата юридичних наук, доцента Савранчук Людмили Леонідівни, склала даний акт про те, що результати дисертаційного дослідження аспірантки кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ Воронюк Наталії Петрівни на тему «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху» на здобуття наукового ступеня доктора філософії з права (спеціальність – 081 Право) впроваджено в освітній процес академії, зокрема:

1. Матеріали дисертації аспірантки застосовуються в освітньому процесі під час підготовки та проведення лекцій, семінарських і практичних занять зі здобувачами вищої освіти з навчальних дисциплін: «Адміністративне право», «Публічне адміністрування», «Адміністративна відповідальність», «Безпека дорожнього руху», «Взаємодія правоохоронних органів з органами державної влади та місцевого самоврядування».
2. Результати дисертаційного дослідження Воронюк Наталії Петрівни відображені в наукових статтях і науково-практичних конференціях для здобувачів вищої освіти, де в якості джерел для підготовки навчальних матеріалів рекомендовано такі публікації:

- Воронюк Н.П. Поняття та структура безпеки дорожнього руху. Юридичний вісник. 2022. № 5. С. 254-260. DOI https://doi.org/10.32782/yuv.v5.2022.28;
- Воронюк Н.П. Генезис розвитку адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Держава та регіони. Серія: «Право». 2023. № 1 (79).С. 95-100. DOI https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.1.15. URL : http://law.stateandregions.zp.ua/archive/1_2023/15.pdf
- Воронюк Н.П. Деякі питання визначення поняття та структури механізму адміністративно-правового регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Прикарпатський

юридичний вісник. 2022. № 6 (47). С. 89-92. DOI https://doi.org/10.32782/pyuv.v6.2022.17

- Воронюк Н.П. Досвід Швеції та Норвегії у залученні органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 1. С. 263-266. URL : http://www.lsej.org.ua/1_2023/62.pdf. DOI https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-1/62

- Воронюк Н.П. Зарубіжний досвід ефективності планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Право і суспільство. 2023. № 1. С. 172-177. DOI https://doi.org/10.32842/2078-3736/2023.1.25.

- Воронюк Н.П. Виключення корупційних факторів у діяльності органів місцевого самоврядування щодо визначення перевізників пасажирів на автобусних маршрутах загального користування як необхідна складова для забезпечення безпеки дорожнього руху на території населеного пункту. Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі : матеріали IV Міжнар. наук.- практ. конф. (Київ, 12 груд. 2019 р.) : у 2 ч. / редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. Ч. 2. С. 341-345.

- Воронюк Н.П. Необхідність участі органів місцевого самоврядування в здійсненні цілодобового всеохоплюючого габаритно-вагового контролю. Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі : матеріали V Міжнар. наук.- практ. конф. (Київ, 9–10 груд. 2020 р.) : у 2 ч. / редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. Ч. 2. С. 274-278.

- Воронюк Н.П. Взаємодія органів місцевого самоврядування та інших органів публічної адміністрації як необхідна умова забезпечення безпеки дорожнього руху. Проєктування безпекового середовища громад: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 2 липня 2021 року). Донецький державний університет внутрішніх справ. Київ : ТОВ «Компанія ВАІТЕ», 2021. С. 76-79.

3. Зазначені праці підтверджують належний навчально-методичний рівень, актуальність обраної тематики, фахову підготовку дисертації здобувачки наукового ступеня доктора філософії з права (спеціальність – 081 Право) Воронюк Наталії Петрівни на тему «Адміністративно-правове регулювання діяльності органів місцевого самоврядування по забезпеченню безпеки дорожнього руху», а також практичну значущість роботи й можливість використання результатів дослідження під час викладання зазначених вище навчальних дисциплін.

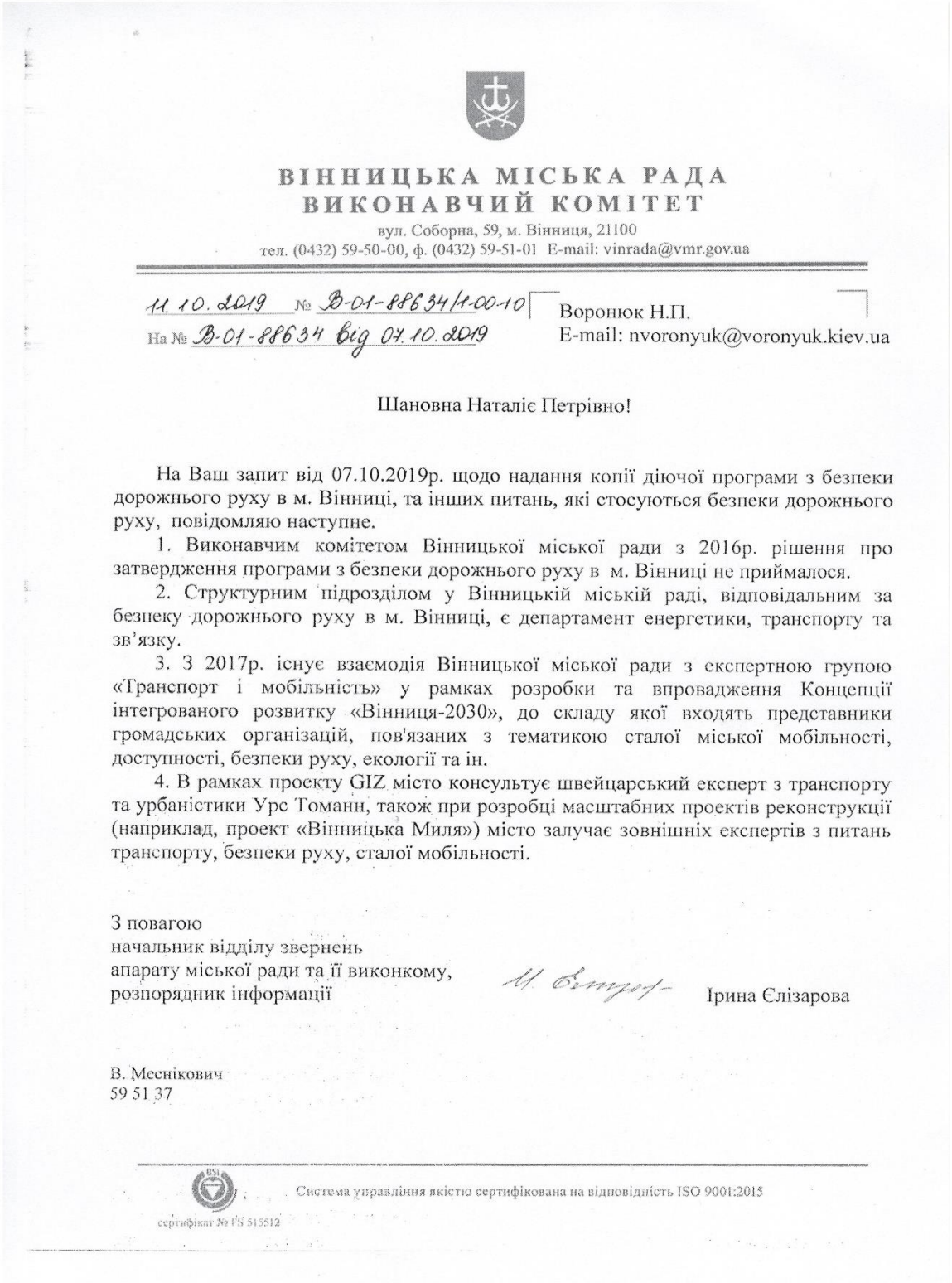
Голова комісії: **Богдан БИСТРИЦЬКИЙ**

Члени комісії: **Володимир КУЛІКОВ**

Людмила САВРАНЧУК

Додаток В 1

ЕМПІРИЧНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ



ВІННИЦЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
вул. Соборна, 59, м. Вінниця, 21100
тел. (0432) 59-50-00, ф. (0432) 59-51-01 E-mail: vinrada@vmr.gov.ua

11.10.2019 № В-01-88634/11-00-10
На № В-01-88634 від 07.10.2019

Воронюк Н.П.
E-mail: nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталіє Петрівно!

На Ваш запит від 07.10.2019р. щодо надання копії діючої програми з безпеки дорожнього руху в м. Вінниці, та інших питань, які стосуються безпеки дорожнього руху, повідомляю наступне.

1. Виконавчим комітетом Вінницької міської ради з 2016р. рішення про затвердження програми з безпеки дорожнього руху в м. Вінниці не приймалося.
2. Структурним підрозділом у Вінницькій міській раді, відповідальним за безпеку дорожнього руху в м. Вінниці, є департамент енергетики, транспорту та зв'язку.
3. З 2017р. існує взаємодія Вінницької міської ради з експертною групою «Транспорт і мобільність» у рамках розробки та впровадження Концепції інтегрованого розвитку «Вінниця-2030», до складу якої входять представники громадських організацій, пов'язаних з тематикою сталої міської мобільності, доступності, безпеки руху, екології та ін.
4. В рамках проекту GIZ місто консультує швейцарський експерт з транспорту та урбаністики Урс Томанн, також при розробці масштабних проектів реконструкції (наприклад, проект «Вінницька Миля») місто залучає зовнішніх експертів з питань транспорту, безпеки руху, сталої мобільності.

З повагою
начальник відділу звернень
апарату міської ради та її виконкому,
розпорядник інформації Ірина Єлізарова

В. Месніковичч
59 51 37

Система управління якістю сертифікована на відповідність ISO 9001:2015
сертифікат № UA 515512

Додаток В 2

ПОЛТАВСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
УПРАВЛІННЯ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА
вул. Стрітенська,19, м. Полтава, 36020,
тел./факс (05322) 2-24-47, E-mail: 03365854@mail.gov.ua

15.10.2019 № Вих.02.204/63-ЗІ На № _____ від _____

Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Щодо розгляду інформаційного запиту

Виконавчий комітет
Полтавської міської ради
на №04.2.2-09/396-зі від 08.10.2019
вул. Соборності, 36
м. Полтава, 36000

Управлінням житлово-комунального господарства за дорученням виконавчого комітету Полтавської міської ради, в межах наданих повноважень, розглянуто запит на доступ до публічної інформації стосовно програми розвитку дорожнього руху та його безпеки у місті Полтава, про що повідомляємо наступне.

У період з 2016 року по даний час управління житлово-комунального господарства виконавчого комітету Полтавської міської ради не розробляло та не виносило на розгляд Полтавської міської ради проєкти рішення стосовно програм розвитку та безпеки дорожнього руху.

Управлінням житлово-комунального господарства не створювався структурний підрозділ відповідальний за безпеку руху в населеному пункті.

Управління житлово-комунального господарства у період з 2016 року не співпрацювало з недержавними організаціями та фондами, що опікуються питаннями безпеки дорожнього руху та не здійснювало обмін досвідом у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами.

Додаток: на 3 арк. 2 адр.

Перший заступник
начальника управління Костянтин МАЛЬКО

Віталій Гайдар 60 94 36

Додаток В 3

РІВНЕНСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
вул.Соборна, 12А, м.Рівне, 33028, тел. (0362) 26-25-25, факс 63-63-82,
e-mail: rivnerada.general@gmail.com, код ЄДРПОУ 04057758

15.10.2019 № 13-419
на № б/н

Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Розглянувши Ваш інформаційний запит від 08.10.2019, надаємо інформацію організаційного відділу апарату Рівненської міської ради та її виконавчого комітету за підписом начальника відділу Ю.Павлова та інформацію управління житлово-комунального господарства №202-13 від 15.10.2019 за підписом начальника управління Я.Сахнюка.

Додатки: на 2 арк. в 1 прим.

Міський голова В.Хомко

Прокопчук
633356

Воронюк Наталії Петрівні

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

На Ваш запит на доступ до публічної інформації повідомляємо, що Рівненська міська рада у період з 2016 року по цей час не приймала рішення про затвердження програми розвитку дорожнього руху та його безпеки у м. Рівному.

Начальник організаційного відділу Ю. Павлов

Ляшук 63-58-24

РІВНЕНСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
УПРАВЛІННЯ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА
вул.Шевченка,45, м.Рівне, 33000, тел. (0362)26-66-26, факс(0362)22-70-01,
e-mail: ujkg_zag @ ukr.net, код ЄДРПОУ 26259965

15.10.2019 № 202-13
На № 13-419 від 08.10.2019

Воронюк Н.П.

Розглянувши Ваш запит на отримання публічної інформації управління житлово-комунального господарства виконавчого комітету Рівненської міської ради в межах своєї компетенції надає наявну інформацію.

2. Рішенням виконавчого комітету Рівненської міської ради № 52 від 09.04.2019 «Про призначення відповідальної особи за виконанням вимог Закону України «Про дорожній рух» у м.Рівному доручено комунальному Рівненському ШЕУ автомобільних доріг призначити відповідальну особу за веденням обліку місць концентрації ДТП та аналіз аварійності спільно з управлінням патрульної поліції в Рівненський області.

На даний час вищезазначеним підприємством проводяться роботи з утримання вулично-дорожньої мережі м.Рівного, а саме: виконання робіт з ремонту асфальтового покриття, пішохідного огородження, влаштування пандусів та тактильної плитки, заміни та встановлення дорожніх знаків, а також проведення робіт з капітального ремонту вуличної мережі.

3. Управління житлово-комунального господарства не співпрацювало з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху за запитуваний Вами період.

4. Управління житлово-комунального господарства не співпрацювало з іншими територіальними громадами в частині обміну досвідом.

Начальник управління Я.Сахнюк

О.Юрченко
І.Костюкович
Л.Мазур

Додаток В 4

УКРАЇНА
ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

вул. Грушевського, 21, м. Івано-Франківськ, 76004, тел. (0342) 55-65-15, факс (0342) 55-60-20
e-mail: mvk@mvk.if.ua код ЄДРПОУ 04054346

_____ №_____ На № _____ від _____

11.10.2019 № І3/275-19

Воронюк Н. П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Виконавчим комітетом Івано-Франківської міської ради розглянуто Ваш запит на отримання публічної інформації № І3/275-19 від 08.10.2019р. щодо надання інформації:

1. У період з 2016-2019р.р. в м. Івано – Франківську програма розвитку дорожнього руху та його безпеки не затверджувалася.
2. В м. Івано – Франківську створені відділи з безпеки дорожнього руху в управлінні транспорту та зв'язку та в управлінні патрульної поліції в Івано – Франківській області.
3. Відсутня інформація.
4. Відсутня інформація.

Перший заступник міського голови М. Вітенко

Ю.Шуляк
55-19-13

Виконавчий комітет ІФМР
ЗВ № І3/275-19 від 11.10.2019

Додаток В 5

УКРАЇНА

ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА
ДЕПАРТАМЕНТ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ

18000, м. Черкаси, вул. Б. Вишневецького, 36 тел. 36-11-35

15.10.19 10197 - 2 Гр. Воронюк Н.П.

На Ваш запит про доступ до публічної інформації за вх. №10197-2 від 08.10.2019 повідомляємо наступне:

- В структурних підрозділах виконавчого комітету Черкаської міської ради в період з 2016 року не затверджувалась програма розитку дорожнього руху та його безпеки;
- Відповідальність за безпеку руху несуть відповідні підрозділи Національної поліції України;
- Співпраця в період з 2016 року з недержавними фондами та організаціями не велася. При цьому виконавчий комітет Черкаської міської ради готовий до співпраці в даному напрямку;
- Обмін досвідом з іншими територіальними громадами у сфері безпеки руху не здійснювався.

В.о. директора департамента Ю.В. Панченко

Говор О.І.
(0472) 36-11-40

Додаток В 6

УКРАЇНА
ЧЕРНІГІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
вул. Магістратська, 7, м. Чернігів,14000,тел. 77-48-08,тел./факс (0462)67-53-40,e-mail: gorsovet@chernigiv-rada.gov.ua

№ _____ На № _____ від _____

Воронюк Н. П.
nvoronyuk.kiev.ua

Про розгляд запиту щодо безпеки дорожнього руху

За результатами розгляду Вашого запиту на доступ до публічної інформації, що стосується безпеки дорожнього руху, повідомляємо наступне.

Відповідно до частини 1 статті 5 Закону України «Про інформацію», кожен має право на інформацію, що передбачає можливість вільного одержання, використання, поширення, зберігання та захисту інформації, необхідної для реалізації своїх прав, свобод і законних інтересів.

Порядок здійснення та забезпечення права кожного на доступ до інформації, що знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації, та інформації, що становить суспільний інтерес, визначається Законом України «Про доступ до публічної інформації» (далі – Закон).

Згідно зі статтею 1 Закону, публічна інформація – це відображена та задокументована будь-якими засобами та на будь-яких носіях інформація, що була отримана або створена в процесі виконання суб'єктами владних повноважень своїх обов'язків, передбачених чинним законодавством, або яка знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації, визначених цим Законом.

Частиною 5 статті 19 Закону визначено, що запит на інформацію має містити загальний опис інформації або вид, назву, реквізити чи зміст документа, щодо якого зроблено запит, якщо запитувачу це відомо.

Пунктом 9.1. Постанови Пленуму Вищого адміністративного суду України від 29.09.2016 №10 «Про практику застосування адміністративними судами законодавства про доступ до публічної інформації» передбачено, що Закон не регулює відносин зі створення публічної інформації; предметом його регулювання є діяльність з приводу інформації, яка вже існує (створена, отримана, знаходиться у володінні) на момент виникнення конкретних інформаційних відносин з приводу неї.

UB Чернігівська міська рада
261/2-03/2019/вих/253/2019/ПІ від 15.10.2019

На підставі вищевикладеного повідомляємо, що запитувана Вами інформація не відображена та не задокументована будь-якими засобами та на будь-яких носіях, не була отримана або створена в процесі виконання Чернігівською міською радою та її виконавчими органами своїх повноважень, передбачених чинним законодавством, та не знаходиться у їх володінні на момент Вашого звернення, а тому не може бути надана у порядку, встановленому Законом.

Окремо звертаємо Вашу увагу на те, що відповідно до частини 2 статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

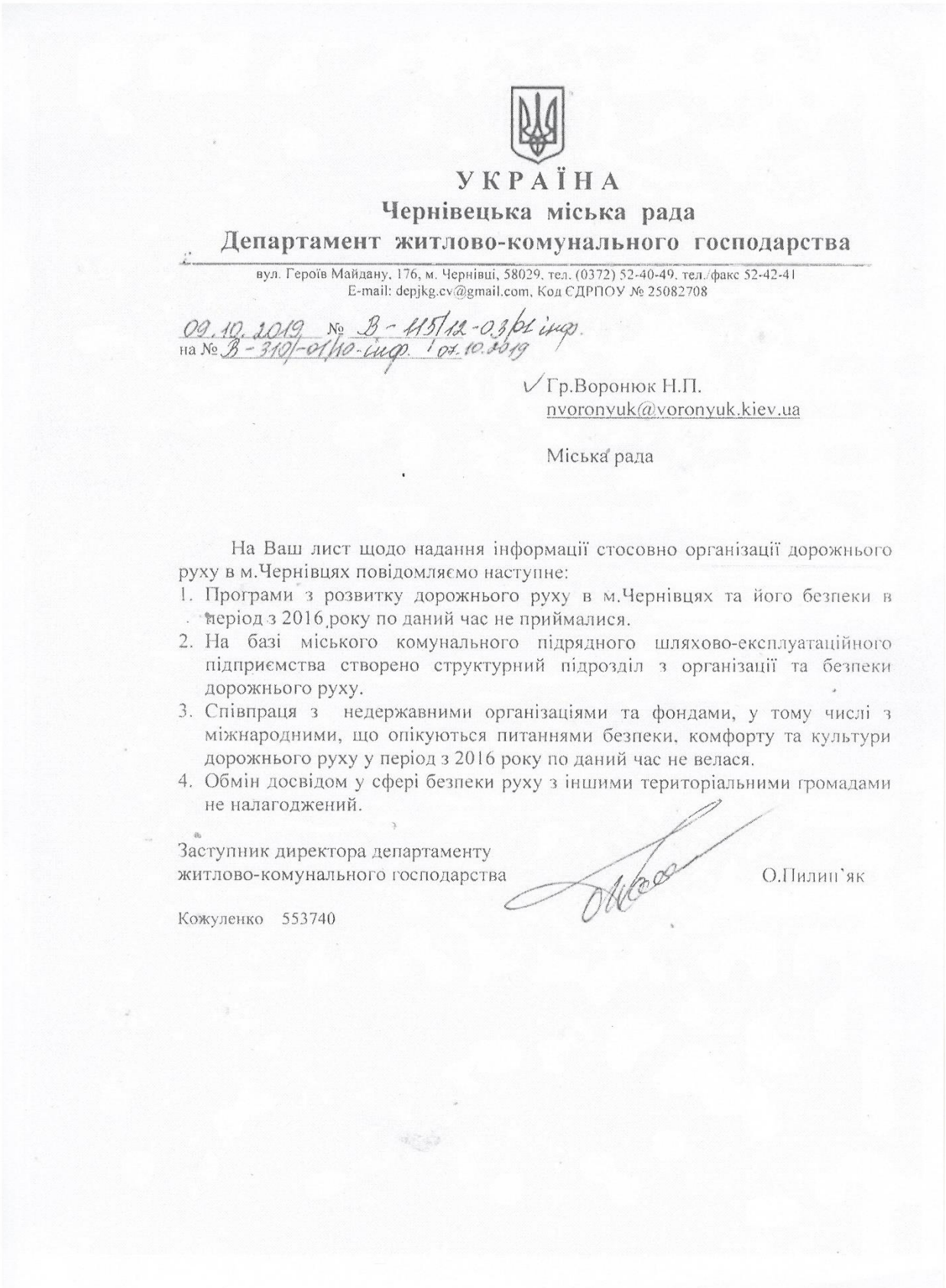
Чернігівська міська ради та її виконавчі органи при здійсненні своїх повноважень керуються принципами прозорості та відкритості, забезпечують реалізацію права кожного на доступ до інформації та її вільне отримання, однак виключно у порядку, встановленому Законом.

Рішення, дії чи бездіяльність розпорядників інформації можуть бути оскаржені у порядку, визначеному статтею 23 Закону.

Заступник міського голови О. ЛОМАКО

Ярослав Куц 941-554

Додаток В 7



УКРАЇНА
Чернівецька міська рада
Департамент житлово-комунального господарства

вул. Героїв Майдану, 176, м. Чернівці, 58029, тел. (0372) 52-40-49, тел./факс 52-42-41
E-mail: depjkg.cv@gmail.com, Код ЄДРПОУ № 25082708

09.10.2019 № В-1151/12-03/вх інф.
на № В-3191-01/10-інф. від 07.10.2019

Гр.Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Міська рада

На Ваш лист щодо надання інформації стосовно організації дорожнього руху в м.Чернівцях повідомляємо наступне:

1. Програми з розвитку дорожнього руху в м.Чернівцях та його безпеки в період з 2016 року по даний час не приймалися.
2. На базі міського комунального підрядного шляхово-експлуатаційного підприємства створено структурний підрозділ з організації та безпеки дорожнього руху.
3. Співпраця з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху у період з 2016 року по даний час не велася.
4. Обмін досвідом у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами не налагоджений.

Заступник директора департаменту
житлово-комунального господарства О.Пилип'як

Кожуленко 553740

Додаток В 8

ДНІПРОВСЬКА МІСЬКА РАДА
ДЕПАРТАМЕНТ БЛАГОУСТРОЮ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

вул. Виконкомівська, 6, м. Дніпро, 49044, тел. 744 11 26, e-mail: departamentblag@ukr.net

15.10.2019 № 4/8-348

На № 37/2231 від 08.10.2019

Воронюк Н. П.,
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Про розгляд запита

На запит про публічну інформацію, що надійшов до Дніпровської міської ради, щодо прийнятих рішень міською радою стосовно програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, створення структурного підрозділу виконавчого комітету відповідального за безпеку дорожнього руху в місті, співпраці, взаємодії та обміну досвідом органів місцевого самоврядування міста по безпеці, комфорту та культурі дорожнього руху з іншими територіальними громадами, повідомляємо таке.

Програма розвитку дорожнього руху та його безпеки в м. Дніпрі затверджена рішеннями Дніпровської міської ради від 19.12.2018 № 74/39 «Про затвердження Комплексної схеми транспорту м. Дніпропетровська на період до 2030 року», від 30.03.2016 № 17/5 «Про затвердження Програми реформування та розвитку комунального господарства міста Дніпра на 2016 – 2020 роки» (із змінами).

Рішенням Дніпровської міської ради від 15.11.2017 № 69/26 внесенні зміни до рішення міської ради від 01.12.2016 № 54/16 «Про затвердження положення про департамент благоустрою та інфраструктури Дніпровської міської ради» в частині здійснення департаментом повноважень, віднесених чинним законодавством до компетенції міських рад та їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху та заходів з організації дорожнього руху на території міста. Для виконання зазначених функції в департаменті благоустрою та інфраструктури створено відділ контролю за дорожнім рухом.

Відповідні рішення Дніпровської міської ради знаходяться у відкритому доступі в мережі інтернет на офіційному сайті міської ради https://dniprorada.gov.ua в розділі «Документи міської ради».

Співпраця з недержавними організаціями та фондами, в тому числі міжнародними, у сфері безпеки дорожнього руху органами місцевого самоврядування міста не здійснювалась.

Обмін досвідом у сфері безпеки з іншими територіальними громадами не налагоджений.

В. о. директора департаменту М. П. Діброва

Труш Олександр Миколайович 744 64 75

Додаток В 9

УКРАЇНА

ЗАПОРІЗЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

пр. Соборний, 206, м. Запоріжжя, 69105, тел/факс: (061) 233-48-81 / 233-53-14
e-mail: zgik@zp.gov.ua Код ЄДРПОУ 02140892

15.10.2019 № 73-0454-Е На № _____ від _____

Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Розглянувши Ваш запит на доступ до публічної інформації повідомляємо наступне.

Щодо першого питання, програми розвитку дорожнього руху та його безпеки з 2016 року виконавчим комітетом Запорізької міської ради не затверджувались. Повноваження органів місцевого самоврядування, визначені Законом України «Про дорожній рух» в частині забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснюються шляхом планування та виконання окремих функцій через міські комплексні та цільові програми, що не регулюють безпосередньо безпеку руху.

Стосовно другого питання повідомляємо, що структурний підрозділ, відповідальний за безпеку руху в населеному пункті виконавчим комітетом Запорізької міської ради не створювався. Забезпечення безпеки руху згідно законодавства в компетенції Департаменту патрульної поліції та його територіальних відділень.

По третьому питанню повідомляємо, що з 2016 року виконавчим комітетом Запорізької міської ради не було ініційовано співпраці з недержавними організаціями та фондами стосовно питань безпеки дорожнього руху.

Щодо четвертого питання, виконавчий комітет Запорізької міської ради не проводив заходи щодо обміну досвідом у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами.

Відповідальна особа за розгляд інформаційного запиту головний спеціаліст-юрисконсульт відділу організації та контролю пасажирських перевезень на автомобільному транспорті управління з питань транспортного забезпечення та зв'язку міської ради Буслав Артем Андрійович (тел. 787-50-76).

Надану відповідь Ви маєте право оскаржити у порядку визначеному у ст.23 Закону України «Про доступ до публічної інформації».

З повагою,

Перший заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради С.М.Мішок

Власюк, 787-50-83
Буслав, 787-50-76

КП «ЗМД «ДМ». Зам. № 1847 – 5000

Додаток В 10

Наталії ВОРОНЮК

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Про розгляд запиту на отримання інформації

Шановна пані Наталіє!

Головним управлінням житлово-комунального господарства Міської ради міста Кропивницького розглянуто Ваш запит на отримання інформації щодо безпеки дорожнього руху в місті Кропивницькому.

З питань, порушених у запиті, повідомляємо наступне.

Відповідно до статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

1. Міською радою міста Кропивницького були прийняті наступні рішення:

від 29.03.16 № 140 «Про затвердження Програми будівництва, реконструкції, ремонту доріг та експлуатації дорожньої системи в м. Кіровограді на 2016 рік» (зі змінами до нього);

від 17.01.17 №762 «Про затвердження Програми розвитку дорожнього господарства та безпеки руху в місті Кропивницькому на 2017-2021 роки» (зі змінами до нього);

Вся необхідна інформація розміщена на сайті kr-rada.gov.ua в розділі «Публічна інформація», «Рішення міської ради».

2. У Виконавчих органах Міської ради міста Кропивницького не створений структурний підрозділ, відповідальний за безпеку дорожнього руху в місті Кропивницькому.

Однак Виконавчим комітетом Міської ради міста Кропивницького прийнято рішення від 26.02.19 № 109 «Про внесення змін до рішення виконавчого комітету міської ради міста Кропивницького від 21.12.16 № 682 «Про утворення міської комісії з безпеки дорожнього руху в м. Кропивницькому». Свою діяльність міська комісія з безпеки дорожнього руху в м. Кропивницькому (далі - Комісія) здійснює у взаємодії з управлінням патрульної поліції в Кіровоградській області, представник якої є членом даної комісії.

Комісія утворена з метою надання рекомендацій виконавчим органам міської ради щодо покращення та підвищення стану безпеки руху на вулицях, запобігання скоєнню та попередження дорожньо-транспортних пригод, створення налагодженої взаємодії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, контролю за утриманням вулично-дорожньої мережі у безпечному для учасників дорожнього руху стані, обладнання вулиць міста технічними засобами регулювання.

3. Згідно з вимогами Європейського інвестиційного банку в рамках проекту «Підвищення безпеки дорожнього руху в містах України» в 2018 році ФОП Мартинцем Романом Мироновичем було виготовлено проектну документацію та соціально-економічний аналіз заходів з безпеки дорожнього руху в місті Кропивницькому.

4. Обмін досвіду у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами не проводився.

Одночасно повідомляємо, що відповідно до частини 3 статті 23 Закону України «Про доступ до публічної інформації» рішення, дії чи бездіяльність розпорядників інформації можуть бути оскаржені до суду відповідно до Кодексу адміністративного судочинства України.

З повагою

Т.в.о. начальника Головного управління
житлово-комунального господарства **Юлія ЯНДОВИЧ**

Тетяна Криворучко 24 85 93

Додаток В 11

електр.

Одеська міська рада
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТУ, ЗВ'ЯЗКУ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
Думська пл, 1, м. Одеса, 65004
тел./факс (048)705-98-00,
e-mail: deptks@gmail.com
код ЗКПО **23987115**, р/р **35416001033452**
ГУДКСУ в Одеській області
МФО 828011

Одесский городской совет
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА, СВЯЗИ И ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
Думская пл.,1, г. Одесса, 65004
тел./факс (048) 705-98-00,
e-mail: deptks@gmail.com
код ОКПО **23987115**, р/с **35416001033452**
ГУГКСУ в Одесской области
МФО 828011

від 11.10.2019 № 89/01-42-В(ЗІТІ)
до № _____ від _____

гр. Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталію Петрівно!

На Ваш запит на інформацію про заходи із забезпеченя безпеки дорожнього руху, Департамент транспорту, зв'язку та організації дорожнього руху Одеської міської ради повідомляє наступне.

У сфері забезпечення безпеки на території міста Одеси, законності, правопорядку, охорони прав, свобод і законних інтересів громадян, підвищення рівня безпеки функціонування та розвиток вулиць і доріг міста діє Міська комплексна програма зміцнення законності, безпеки та порядку на території міста Одеси «Безпечне місто Одеса» на 2017-2019 роки, затверджена рішенням Одеської міської ради від 15 березня 2017 року № 1778-VII.

У структурі виконавчого комітету Одеської міської ради не створювався структурний підрозділ відповідальний безпосередньо за безпеку руху в населеному пункті.

Відповідно до Закону України «Про національну поліцію», національна поліція України (поліція) - це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Основними завданнями поліції, серед іншого, є й забезпечення публічної безпеки і порядку. Поліція відповідно до покладених на неї завдань регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху тощо.

Щодо пунктів 3, 4 запиту інформуємо.

Публічна інформація – це відображена та задокументована будь-якими засобами та на будь-яких носіях інформація, що була отримана або створена в процесі виконання суб'єктами владних повноважень своїх обов'язків, передбачених чинним законодавством, або яка знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації. Важливою ознакою

публічної інформації у розумінні Закону є її попередня фіксація. З цього випливає, що Закон регулює відносини щодо доступу до інформації, яка вже існує, і не вимагає у відповідь на запит створювати певну інформацію або надавати консультації, пояснення тощо.

Співпраця з міжнародними організаціями, недержавними організаціями, територіальними громадами, фондами відбувається у форматі робочих зустрічей, переговорів без обов'язкової фіксації результів таких зустрічей. Тому надати інформацію у межах вимог закону «Про доступ до публічної інформації» не надається можливим.

Разом із тим, повідомляємо, що рішенням Одеської міської ради від 25.04.2018 року № 3185-VII прийнято рішення щодо участі міста у проекті «Безпека дорожнього руху в містах України», який реалізується Європейським інвестиційним банком спільно з Міністерством інфраструктури України.

Крім того, Департаментом транспорту періодично, у разі необхідності, проводяться робочі консультації із відповідальними структурними підрозділами інших міст України у сфері організації дорожнього руху, покращення транспортної інфраструктури та ін.

З повагою
Заступник директора С.А. Щербань

Вик:Петрова Т.О.
705-98-11

Додаток В 12

Сумська міська рада
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
майдан Незалежності, 2, м. Суми, 40030, тел./факс +38(0542) 700-560
E-mail: mail@smr.gov.ua

11.10.2019 № 301/03.02.03-02 на б/н від 07.09.2019

Воронюк Н.П.
ел. адреса:
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Про розгляд запиту
на інформацію

На Ваш запит від 07.09.2019 б/н, отриманий та зареєстрований 07.09.2019 за № 301/03.02.03-02, стосовно надання копії рішення про затвердження у місті Суми програми розвитку дорожнього руху та його безпеки в період з 2016 року по даний час та надання відповідей на наступні питання: «Чи створений структурний підрозділ відповідальний за безпеку руху в населеному пункті? Чи існувала співпраця з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху в період з 2016 року по даний час? Чи налагоджений обмін досвідом у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами?», повідомляємо наступне.

Згідно з частиною першою статті 1 Закону України «Про доступ до публічної інформації» (далі - Закону) визначено, що «публічна інформація - це відображена та задокументована будь-якими засобами та на будь-яких носіях інформація, що була отримана або створена в процесі виконання суб'єктами владних повноважень своїх обов'язків, передбачених чинним законодавством, або яка знаходиться у володінні суб'єктів владних повноважень, інших розпорядників публічної інформації, визначених цим Законом».

Важливою ознакою публічної інформації у розумінні Закону є її попередня фіксація на матеріальному носії. З цього вбачається, що Закон регулює відносини щодо доступу до інформації, яка вже існує і не вимагає у відповідь на запит створювати певну інформацію шляхом узагальнення, аналітичної обробки даних, створення в інший спосіб.

Враховуючи вищевикладене за даними відділу взаємодії з правоохоронними органами та оборонної роботи Сумської міської ради повідомляємо, що відповідно до Положення, затвердженого рішенням Сумської міської ради від 27.04.2016 № 667-МР, відділ з питань взаємодії з правоохоронними органами та оборонної роботи Сумської міської ради не

наділений повноваженнями щодо розвитку дорожнього руху та його безпеки в обласному центрі.

Разом з тим, протягом 2016-2019 років відділ з питань взаємодії з правоохоронними органами та оборонної роботи Сумської міської ради є основним виконавцем міської комплексної програми «Правопорядок», а саме: міської комплексної програми «Правопорядок» на період 2016-2018 роки, затвердженої рішенням Сумської міської ради від 16.12.2015 року №119-МР та міської комплексної програми «Правопорядок» на період 2019-2021 роки, затвердженої рішенням Сумської міської ради від 19.12.2018 року № 4331- МР.

Заходами підпрограми 2 «Підвищення безпеки дорожнього руху» програми «Правопорядок» передбачається інформаційно-роз'яснювальна робота, наглядові та контролюючі функції за станом організації дорожнього руху в місті Суми.

Кошти з міського бюджету на розвиток дорожнього господарства даними програмами не передбачені.

Вищезазначені рішення розміщені на інформаційному порталі Сумської міської ради в розділі «Документи» - «Рішення міської ради».

Будь-яка інша запитувана інформація у виконавчому комітеті Сумської міської ради відсутня, тому надати її немає можливості.

Одночасно зазначаємо, що згідно з Положенням про організацію доступу до публічної інформації, розпорядниками якої є виконавчі органи Сумської міської ради, затвердженим рішенням виконавчого комітету Сумської міської ради від 15.05.2018 № 282 «Про затвердження Положення про організацію доступу до публічної інформації, розпорядниками якої є виконавчі органи Сумської міської ради», якщо розпорядником інформації є виконавчий орган Сумської міської ради зі статусом юридичної особи, запит направляється для розгляду за належністю.

Таким чином, згідно з частиною 3 статті 22 Закону України «Про доступ до публічної інформації» копію Вашого запиту направлено до департаменту інфраструктури міста Сумської міської ради (вулиця Горького, 21, місто Суми, 40030, телефон 700-592; e-mail: dim@smr.gov.ua) та до управління капітального будівництва та дорожнього господарства Сумської міської ради (вулиця Петропавлівська, 91, місто Суми, 40030, тел. 225-586; e-mail: ukb@smr.gov.ua), як належним розпорядникам запитуваної інформації.

Нагадуємо, що згідно з частиною 3 статті 22 Закону України «Про доступ до публічної інформації» відлік строку розгляду запиту починається з дня отримання запиту належним розпорядником.

Роз'яснюємо Вам порядок оскарження рішень, дій чи бездіяльності розпорядників інформації, який передбачений статтею 23 Закону України «Про доступ до публічної інформації», а саме: «рішення, дії чи бездіяльність розпорядників інформації можуть бути оскаржені до керівника розпорядника, вищого органу або суду».

Оскарження рішень, дій чи бездіяльності розпорядників інформації до суду здійснюється відповідно до Кодексу адміністративного судочинства України.

Перший заступник
міського голови **В.В. Войтенко**

Кохан 700-611
Кононенко 700-519

Додаток В 13

ТЕРНОПІЛЬСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

«15» 10 2019 р.
№ 12388/02-7

Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

На Ваш запит на доступ до публічної інформації повідомляємо наступне:

1.В м.Тернополі діє Програма реформування і розвитку житлово-комунального господарства Тернопільської міської територіальної громади на 2019-2020 роки, затверджена рішенням міської ради від 19.12.2018р. №7/31/15 та розміщена на сайті міської ради https://tmrada.gov.ua в розділі «Стратегічні та програмні документи», в підрозділі «Галузеві програми». Заходи із розвитку дорожнього руху та його безпеки передбачені в зазначеній Програмі.

2.На території Тернопільської міської територіальної громади балансоутримувачем доріг є відділ технічного нагляду Тернопільської міської ради.

3.У період з 2016р. по 2018р. не відбувалася співпраця з недержавними організаціями, фондами у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху.

З 2018 року у місті реалізовується проект «Реконструкція системи зовнішнього освітлення м. Тернополя «Світло без ртуті». Метою проекту є зниження обсягів споживання електроенергії за рахунок впровадження сучасних енергозберігаючих технологій. Проект включає заходи щодо заміни ртутних та натрієвих ламп, які належать до небезпечних відходів класу І, на світлодіодні світильники. Для виконання цих робіт планується залучити кредитні та грантові кошти від НЕФКО.

4.Обмін досвідом у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами відбувається по мірі необхідності. Позитивні рішення вивчаються, та у разі необхідності застосовуються при наданні послуг з утримання та виконання ремонтних робіт, будівництва об'єктів благоустрою і шляхово-мостового господарства Тернопільської міської територіальної громади.

Заступник міського голови В.В.Стемковський

Дроздовський Андрій Казимирович 526942
Гавлич Олена Володимирівна 526679

46001 м. Тернопіль вул. Листопадова, 5 тел. (0352) 52-20-21 факс (0352) 52-76-52 e-mail: ternopil_rada@ukr.net

Додаток В 14

УЖГОРОДСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

пл. Поштова, 3, м. Ужгород, 88000; тел.: (0312) 61-70-71, тел./факс: (0312) 61-51-91;
E-mail: umr@rada-uzhgorod.gov.ua; сайт: www.rada-uzhgorod.gov.ua; код ЄДРПОУ 04053699

_____ № _____ На № _____ від _____

Наталії Воронюк
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталіє!

На Ваш інформаційний запит виконавчий комітет Ужгородської міської ради повідомляє про наступне:

– серед місцевих цільових програм відсутня програма розвитку дорожнього руху та його безпеки. Одночасно повідомляємо, що серед заходів Програми благоустрою, що затверджено рішенням XVII сесії міської ради VII скликання 09.11.2017 року № 804 (зі змінами та доповненнями), наявні заходи що передбачають розвиток дорожньої інфраструктури та безпеки дорожнього руху (Забезпечення утримання об'єктів транспортної інфраструктури(нанесення горизонтальної розмітки. Забезпечення поточного ремонту об'єктів транспортної інфраструктури(світлових об'єктів). Забезпечення поточного ремонту об'єктів транспортної інфраструктури(заміна дорожніх знаків) . Забезпечення поточного ремонту об'єктів транспортної інфраструктури (Ремонт окремих елементів зливової каналізації). Поточний ремонт міських шляхів. Реконструкція міських шляхів. Капітальний ремонт міських шляхів. Капітальний ремонт зупинок.);

– в структурі виконавчого комітету Ужгородської міської ради відсутній окремий підрозділ відповідальний за безпеку руху. Однак при виконавчому комітеті створено постійну комісію з безпеки дорожнього руху та координації руху автотранспорту;

– в 2017 році між виконавчим комітетом Ужгородської міської ради та ФОП Загреба В.С. було укладено угоду щодо надання послуг з проведення комплексного міжгалузевого дослідження стану безпеки дорожнього руху м. Ужгород, яке включає аналіз даних про ДТП, збір та аналіз інфраструктурних та соціальних факторів ризику на конкретних вулицях і перехрестях, а також рекомендації заходів, що мають науково обґрунтований

Сертифікат
33B6CB7BF721B9CE040000009E03130060E15F00
Підписувач Андріїв Богдан Євстафійович
Дійсний з 14.02.2018 0:00:00 по 14.02.2020 0:00:00

Виконавчий комітет
Ужгородської міської ради
H7>#)-d8Pa\jO

526/03-23 від 16.10.2019

потенціал для покращення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху. В ході реалізації цієї угоди, було залучено міжнародну організацію VIZION ZERO;

– на даний час відсутня результативна співпраця з іншими територіальними громадами у сфері безпеки дорожнього руху.

З повагою

Міський голова **Богдан АНДРІЇВ**

Володимир Бабидорич 614190
Олександра Турянчик 615158
Діана Гомза 614190

Додаток В 15

ХЕРСОНСЬКА МІСЬКА РАДА

УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНОЇ, ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ І ЗВ'ЯЗКУ

вул. Залізнична, 8, м. Херсон, 73000, тел.: 0552 42 54 10, 42 54 20,
e-mail: up.transkherson@ukr.net

15.10.2019 № Ту-13-337
На Ту-13-337 від 08.10.2019

Наталії ВОРОНЮК

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталіє!

За результатами розгляду запиту на доступ до публічної інформації, зареєстрованого виконавчим органом міської ради 08.10.2019 за № ІЗ-В-337, інформую наступне.

Щодо питання 1. У місті Херсоні у період з 2016 року не затверджувалась окрема програма дорожнього руху та його безпеки, але заходи з організації та безпеки дорожнього руху передбачені міською програмою розвитку дорожнього господарства на 2015 - 2019 роки, затвердженої рішенням міської ради від 20.02.2015 № 1709 (зі змінами) та програмою розвитку дорожнього господарства м. Херсона на 2020 - 2024 роки, затвердженої рішенням міської ради від 22.08.2019 № 2075. Вказані програми та зміни до них (за наявності) розміщено на офіційному сайті Херсонської міської ради в розділі «Нормативні акти міської ради» - «Рішення міської ради».

Щодо питання 2. Окремого підрозділу, відповідального за безпеку дорожнього руху в структурі Херсонської міської ради не створено, але зазначені обов'язки виконують посадові особи відділу доріг управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку міської ради.

Щодо питання 3. У 2018 році Херсонська міська рада надала згоду приєднатися до компанії з безпеки дорожнього руху «ВІЧ-НА-ВІЧ», що проводилась Міністерством інфраструктури України спільно з проектом Європейського інвестиційного.

Щодо питання 4. На сьогодні, на жаль, не налагоджено обмін досвідом у сфері безпеки руху з іншими територіальними громадами.

З повагою
Начальник управління **Марина ВІРКУН**

Тетяна Шутко 46 11 03

Додаток В 16

ХМЕЛЬНИЦЬКА МІСЬКА РАДА
УПРАВЛІННЯ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА
вул. Проскурівська, 1, м. Хмельницький, 29013, тел. (0382) 65-76-76, факс 79-52-37
E-mail: zhkg@khm.gov.ua код ЄДРПОУ 03356163

від _____№ _____
на _____від _____

Воронюк Н. П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталіє Петрівно!

Ваш запит на доступ до публічної інформації розглянуто.

1. З 2016 року по даний час в місті Хмельницькому програма розвитку дорожнього руху та його безпеки не затверджувалась. Натомість, щорічно приймаються Програми соціально-економічного розвитку міста включаються заходи з капітального, поточного ремонтів та утримання вуличної мережі, які передбачають впровадження заходів із удосконалення організації безпеки дорожнього руху.

2. Згідно з рішенням сімнадцятої сесії Хмельницької міської ради від 02.04.2008 року № 5 «Про затвердження Програми підвищення безпеки дорожнього руху на території міста Хмельницького на період 2008-2012 р.р.» в управлінні житлово-комунального господарства створено відділ з організації безпеки дорожнього руху, головною метою якого визначено забезпечення в межах своєї компетенції безперешкодного і безпечного руху транспортних засобів і пішоходів, збільшення пропускної спроможності вулиць міста, охорони навколишнього середовища від забруднення транспортними засобами.

Згідно з рішенням двадцять першої сесії Хмельницької міської ради від 11.04.2018 року № 50 «Про заходи щодо впорядкування роботи та розміщення технічних засобів регулювання дорожнього руху на території міста Хмельницького» визначено комунальне підприємство по будівництву, ремонту та експлуатації доріг виконавчого комітету Хмельницької міської ради утримувачем загальноміської дислокації технічних засобів регулювання дорожнього руху та оператором ведення циклограм роботи світлофорів в місті Хмельницькому.

3. Управління житлово-комунального господарства тісно співпрацює з громадськими об'єднаннями та організаціями з питань організації безпеки дорожнього руху. Так, на звернення громадської організації «Наше місто Хмельницький» в 2016 році вул. Проскурівського підпілля, на ділянці від вул. Прибузької до вул. Бузької, визнано пішохідною зоною. На звернення правління ОСББ «Партнер Пюс», «Партнер» та «Успіх» в 2017 році облаштовано регульований пішохідний перехід на вул. Чорновола, в районі зупинок громадського транспорту «Ветеринарна лікарня». На звернення керівництва ТОВ «Холдинг-Інвест», ТОВ «Медіатранс», ТОВ «Поділля Плюс», ТОВ «Єврожитлобуд» в 2017 році влаштовано світлофорний об'єкт, тротуар та місцеве розширення проїжджої частини і посадковий майданчик для маршрутних автобусів на вул. Трудовій, в районі житлового комплексу «Зелений квартал». На звернення голови правління садівничого товариства «Ружичнянський квартал» в 2017 році влаштовано світлофорний об'єкт на перехресті вул. Кам'янецької з вул. Глушенкова. На звернення голови громадської організації «Батьківська ініціатива міста Хмельницького» в 2018 році влаштовано регульований пішохідний перехід на вул. Чорновола, в районі будинків № 140-142. На звернення керівництва ПАТ «Хмельницькобленерго» в 2019 році встановлено пристрої примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки перед нерегульованим пішохідним переходом на вул. Красовського, 2.

4. Працівниками управління житлово-комунального господарства вивчався досвід роботи із організації дорожнього руху в містах: Рівне, Івано-Франківськ, Вінниця, Дніпро.

З повагою
начальник управління В. Новачок

О. Ковальчук
тел. 65-07-51

Додаток В 17

УКРАЇНА
МИКОЛАЇВСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

вул. Адміральська, 20, м. Миколаїв, 54001, тел/факс: (0512)37-10-99
тел. 37-45-23 e-mail: kancel@mkrada.gov.ua Код ЄДРПОУ 04056612

11.10.2019 № В-273/02.02.03-09 На № _____ від _____

Воронюк Н.П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Г

Щодо надання інформації

Шановна Наталю Петрівно!

На Ваш інформаційний запит від 08.10.2019 № В-273/02.02.03-09 стосовно організації дорожнього руху та його безпеки, повідомляємо наступне.

1. Миколаївською міською радою було прийнято рішення від 14.02.2013 №25/17 «Про затвердження Програми розвитку дорожнього руху та його безпеки в м. Миколаєві на 2013 -2017 рр.». (адреса на сайті міської ради: https://mkrada.gov.ua/documents/3513.html).

2. У виконавчому комітеті Миколаївської міської ради створено структурний підрозділ відділ організації дорожнього руху та контролю управління транспортного комплексу, зв'язку та телекомунікацій Миколаївської міської ради.

Водночас інформуємо, що відповідальний за збереження доріг є КП ММР «ЕЛУ автодоріг», а за встановлення відповідних дорожніх знаків КП ММР «КСМЕП».

3. Співпраця у період з 2016 року по даний час з недержавними організаціями та фондами у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху не існувало.

4. Згідно ст.6 Закону України «Про дорожній рух» до компетенції міських рад та їх виконавчих органів, районних рад та районних державних адміністрацій належить 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.

Водночас інформуємо, що Миколаївською міською радою прийнято рішення від 21.12.2017 № 32/15 «Про затвердження Програми розвитку сталої міської мобільності міста Миколаєва на 2018 – 2019 роки» згідно якого розроблено комплексний аналіз безпеки дорожнього руху у місті Миколаєві з висновками та рекомендаціями в яких враховано досвід у сфері безпеки дорожнього руху, який запроваджений у інших територіальних громад.

З повагою
заступник міського голови Юрій АНДРІЄНКО

Олександр Гуменюк 373758

Додаток В 18

УКРАЇНА
ЖИТОМИРСЬКА МІСЬКА РАДА

Управління транспорту і зв'язку
10014, м. Житомир, майдан ім. С.П.Корольова, 4/2 , тел.48-11-99, 47-07-09

11.10.19 № 1199/23
на № 25/В-363із49із від 08.10.2019

Воронюк Н.М.
nvoronyuk@kiev.ua

Ваш інформаційний запит щодо організації безпеки дорожнього руху у м. Житомирі розглянутий управлінням транспорту і зв'язку міської ради.

На п.1 інформуємо, що з 2015 року до 2017 року включно діяла міська цільова «Програма організації безпеки руху транспорту та пішоходів в м. Житомирі на 2015-2017 роки». Остання редакція зі змінами до зазначеної Програми розміщена на офіційному сайті Житомирської міської ради в розділі Документи – Пошук документів – Тип документу «Рішення міської ради» - Номер документу 742 – Номер сесії 27 – Дата – 28.09.2017.

На сьогодні діючою міською цільовою програмою зі змінами є «Програма організації безпеки руху транспорту та пішоходів в Житомирській міській об'єднаній територіальній громаді на 2018-2020 роки». Із зазначеною Програмою Ви можете ознайомитись на офіційному сайті Житомирської міської ради за посиланням https://bitly.su/ACXmov37.

На п.2 інформуємо, що в Житомирській міській раді серед виконавчих органів міської ради не створювався структурний підрозділ відповідальний за безпеку руху в населеному пункті.

На п.3 повідомляємо, що Житомирська міська рада співпрацює з німецькою урядовою компанією "Deutsche Gessellschaft fur Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH" в рамках проекту «Інтегрований розвиток міст в Україні». Завдяки такій співпраці розроблено План сталої міської мобільності, з яким Ви можете ознайомитись за посиланням https://bitly.su/J7eV0.

На п.4 інформуємо, що у 2018 році фахівці управління транспорту і зв'язку міської ради взяли участь у літній школі «Дизайн вулиць для якісного міського середовища та мобільності», під час якої учасників навчали застосовувати сучасні принципи дизайну вулиць, покликані зробити міські вулиці місцями вільного пересування, зустрічей людей та аренами міського життя.

Учасники школи працювали над кейсом щодо проектування вулиці Щербаківського в м. Києві, яку заплановано реконструювати у найближчі 3-5 років, для поглиблення навичок ефективної практичної роботи в реальних умовах функціонування сучасних міських вулиць.

Крім того, викладацький склад, до якого ввійшли експерт з інтегрованого міського розвитку та трансферу знань до України – Урс Томанн, консультант з багаторічним досвідом з проектування транспортної інфраструктури та процесів планування трафіку – Уелі Вебер, експерт з інтегрованого розвитку міського

транспорту, ландшафтів та дизайну міських вулиць – Хан ван де Ветерінг, ознайомили учасників літньої школи із досвідом Швейцарії, в якій запроваджено та успішно працює «Бернська модель співіснування на головних дорогах» всіх учасників дорожнього руху.

Начальник управління К.В. Підпокровний

Вик. Поплавська М.В. 48-12-08

Додаток В 19

УКРАЇНА

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

вул. Леонтовича, 6, м. Київ, 01030, тел. (044) 366 63 03, (044) 366 63 05
Контактний центр міста Києва (044)15-51 E-mail: dti@kmda.gov.ua, press.dti@kmda.gov.ua
Код ЄДРПОУ 37405284

10.10.2019 № 053-10089
На № 053-70 (з) від 07.10.2019

Н. ВОРОНЮК
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталіє Петрівно!

У Департаменті транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) опрацьовано Ваш запит про доступ до публічної інформації та за результатами повідомляємо.

На пункт 1.

Рішенням Київської міської ради від 15.05.2019 № 542/7198 затверджено Міську цільову програму підвищення організації та безпеки дорожнього руху в м. Києві до 2022 року, з якою Ви можете ознайомитися за посиланням: https://kmr.gov.ua/uk/content/proekt-rishennya-kyyivskoyi-miskoyi-rady-12749.

На пункт 2.

Рішенням Київської міської ради від 27.11.2003 № 216/1090 «Про заходи щодо поліпшення роботи по організації дорожнього руху, розвитку мережі паркінгів, автостоянок, місць для паркування та інших об'єктів дорожнього сервісу в м. Києві» (зі змінами та доповненнями) з метою забезпечення належного рівня організації дорожнього руху у м. Києві створено КП «Центр організації дорожнього руху».

На пункт 3.

09.07.2018 була підписана фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком щодо реалізації проєкту «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України».

На пункт 4.

З метою отримання міжнародного досвіду Міською цільовою програмою підвищення організації та безпеки дорожнього руху в м. Києві до 2022 року передбачено залучення міжнародних фахівців з організації та безпеки дорожнього руху.

У 2019 році з метою отримання досвіду у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху працівники КП «Центр організації дорожнього руху» на запрошення компанії «Dynniq» відвідали м. Амстердам «Королівство Нідерланди».

Крім того, на зустрічне запрошення представники компанії «Dynniq» відвідали м. Київ.

З повагою

Заступник директора Дмитро РАХМАТУЛЛІН

Дмитро Якубовський
3666348

Додаток В 20

УКРАЇНА

ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

ДЕПАРТАМЕНТ ІНФРАСТРУКТУРИ

майдан Конституції, 7, м. Харків, 61200 тел. +38 (057) 760-75-19, +38 (057) 760-75-24
E-mail: DTS@citynet.kharkov.ua, сайт: www.city.kharkov.ua, код ЄДРПОУ 34468231

15.10.2019 № 132/0/188-19

ВОРОНЮК Н.П.
email: nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталіє Петрівно!

Департаментом інфраструктури Харківської міської ради в порядку, визначеному Законом України «Про доступ до публічної інформації» (далі – Закон) розглянуто Ваш запит на інформацію від 15.10.2019 стосовно надання інформації щодо затвердження в місті у період з 2016 року по даний час програма розвитку дорожнього руху та його безпеки. Якщо програма затверджувалася, прошу надати номер та дату відповідного рішення про затвердження і копію програми, якщо вона відсутня в мережі Інтернет. Якщо відповідна програма розміщена на сайті ради, прошу вказати розділ, в якому здійснено таке розміщення та з інших питань.

За результатами розгляду повідомляємо наступне.

Відповідно до вимог ст. 5 Закону повідомляємо, що в теперішній час на території міста Харкова діє «Програма підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2013-2020 роки», яка була затверджена рішенням Харківської міської ради 7 скликання від 23.12.2015 №103/15. Ознайомитись з вказаною програмою Ви можете звернувшись за Інтернет посиланням: https://doc.city.kharkov.ua/uk/profile/document/view/id/673995.

Стосовно питання чи створений структурний підрозділ відповідальний за безпеку руху в населеному пункті повідомляємо, що відповідно до Законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію», функції забезпечення безпеки дорожнього руху, а також контролю за дотриманням Правил дорожнього руху України, покладені на відповідний територіальний підрозділ Національної поліції, а саме Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції, який підпорядкований Міністерству внутрішніх справ України.

Стосовно питання чи існувала співпраця у період з 2016 року по даний час з недержавними організаціями та фондами, у тому числі з міжнародними, що опікуються питаннями безпеки, комфорту та культури дорожнього руху повідомляємо, що з початку 2017 року по теперішній час Харківська міська рада є учасником проєкту «Підвищення безпеки автомобільних доріг у містах України» що підтримується міжнародними фінансовими організаціями.

Завданнями проєкту є перш за все, зниження аварійності на вулично-дорожній мережі міст України і в м. Харкові в тому числі, ліквідації заторів в русі транспортних засобів, що сприятиме зменшенню негативного впливу відпрацьованих газів двигунів автотранспорту на оточуюче природне середовище, створення доступної транспортної інфраструктури міста для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інше.

Стосовно питання чи налагоджений обмін досвідом у сфері безпеки дорожнього руху з іншими територіальними громадами повідомляємо, що Департамент інфраструктури Харківської міської ради тісно співпрацює з навчальними та іншими закладами освіти, громадянами та громадськими організаціями, органами виконавчої влади інших міст з питань, що належать до компетенції професійної діяльності, комунальними підприємствами у відповідності до компетенції професійної діяльності, відповідними територіальними підрозділами Національної поліції.

Директор
Департаменту інфраструктури С.Б. ДУЛЬФАН

Шевченко Володимир Вадимович 760 79 79

Додаток В 21

УКРАЇНА
ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
вул. Леонтовича, 6, м. Київ, 01030, тел. (044) 366 63 03, (044) 366 63 05
Контактний центр міста Києва (044)15-51 E-mail: dti@kmda.gov.ua, press.dti@kmda.gov.ua
Код ЄДРПОУ 37405284

28.11.2019 № 053-12239
На №_____від_____

Воронюк Н. П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталіє Петрівно!

У доповнення до листа Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 03.10.2019 № 053-9813 надаємо Вам на електронну пошту скановану примірну редакцію договору про організацію перевезень пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування м. Києва на 12 арк.

Додаток: на 12 арк.

З повагою

Заступник директора Дмитро РАХМАТУЛЛІН

Антон Єрофєєнков
366 63 36

ДОГОВІР №____
про організацію перевезень пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування м. Києва

м. Київ "___"_____ 2019 р.

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) в особі директора Федорова Івана Сергійовича, який діє на підставі Положення (далі – Організатор) з однієї сторони та **Товариство з обмеженою відповідальністю** «____» (ліцензія серія ___№ ____ від _____р.), в особі директора_____, який діє на підставі Статуту (далі – Перевізник) з іншої сторони, разом - Сторони, які діють відповідно до законодавства України про автомобільний транспорт, пунктів 53, 55 Постанови Кабінету міністрів України № 1081 від 03.12.2008 року «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» наказу Департаменту транспортної інфраструктури № Н - ____ від _____ року уклали цей договір про організацію перевезень пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування м. Києва (далі – Договір) про наступне:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ

1.1.Організатор надає Перевізнику право на перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування (далі маршрут):

Номер маршруту:	
Схема слідування маршруту:	
Режим роботи маршруту (режим перевезень пасажирів):	маршрутне таксі
Довжина маршруту (км):	
Кількість рухомого складу (один.):	
Тип, клас та інші вимоги до рухомого складу:	обладнані двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-5»; пасажиромісткість повинна бути не менше 21 місця для сидіння пасажирів, крім водія, з можливістю перевезення стоячих пасажирів, окрім транспортних засобів, пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями; загальна пасажиромісткість повинна бути не менше 50 місць; конструкція автобусів, які пристосовані для перевезення осіб з інвалідністю, повинна передбачати можливість перевезення не менше одного інвалідного візка; бути обладнані не менше, ніж двома входами/виходами для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей; бути обладнані електронними інформаційними табло; бути обладнані кондиціонерами
Пункт диспетчеризації:	
Графік роботи маршруту:	згідно паспорта маршруту
Місце відстою автобусів	

1.2. Перевізник зобов'язується надавати безпечні і якісні транспортні послуги населенню на умовах, передбачених цим Договором.

2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА СТОРІН

2.1. Обов'язки Організатора:

2.3.43. Без згоди Організатора не змінювати кількість, тип, клас рухомого складу на маршруті.
2.3.44. Забезпечити водіїв (кондукторів) однотипним форменим одягом під час роботи на маршруті, форма якого затверджена Організатором у встановленому порядку.
2.4. Перевізник має право:
2.4.1. Вимагати від Організатора належного виконання зобов'язань за даним Договором.
2.4.2. Перевозити пасажирів тільки на визначеному у Договорі маршруті на умовах, передбачених даним Договором.
2.4.3. Надавати пропозиції Організатору щодо: внесення змін в схему маршруту, графік його роботи, зміни типу, класу та кількості транспортних засобів на маршруті, зміни діючого тарифу на проїзд тощо, при цьому, розуміючи, що прийняття рішення Організатора залежить від бачення Організатором розвитку інфраструктури міста.
2.5. Розміщувати рекламу в транспортних засобах за умови погодження місця/форми з Організатором та у встановленому законодавством порядку.
2.5.1. Ініціювати внесення змін до Договору.

3. ІНВЕСТИЦІЙНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ПЕРЕВІЗНИКА

3.1. Відповідно до ч. 3 ст. 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» Перевізник зобов'язується здійснити придбання автобусів, які відповідають умовам конкурсу, затвердженим наказом № Н – 66 від «17» листопада 2016 року Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської держаної адміністрації) у строки:
3.1.1. до «-»-------- 2019 року. Перевізник зобов`язується придбати --- автобусів.

4. ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ВИКОНАННЯМ УМОВ ДОГОВОРУ

4.1. Контроль за виконанням умов Договору, здійснюється Організатором (уповноваженими представниками) на підставі п. 56 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 грудня 2008 р. №1081 у порядку, передбаченому цим Договором.
4.2. Організатор має право здійснювати чергові та позачергові перевірки дотримання умов Договору.
4.3. Чергові перевірки дотримання умов Договору здійснюються Організатором (уповноваженими представниками Організатора) на підставі графіку перевірок виконання умов Договорів, затвердженого Організатором. Графік перевірок виконання умов Договорів затверджується Організатором на кожен квартал поточного року. Перевізник може також бути включений до графіку перевірок дотримання умов Договорів щодо готовності роботи у весняно-літній та/або осінньо-зимовий період, про яку Перевізник повідомляється у порядку, передбаченому п. 4.4. Договору.
4.4. Про проведення чергової перевірки виконання умов Договору Організатор попереджає, у порядку, передбаченому п. 4.17. Договору, Перевізника не пізніше як за 10 (десять) календарних днів до передбачуваної дати проведення перевірки.
4.5. Про проведення позачергової перевірки Перевізник заздалегідь не попереджається.
4.6. Позачергові перевірки дотримання умов Договору здійснюються Організатором (уповноваженими представниками Організатора) у випадках:
4.6.1. подання Перевізником заяви Організатору про здійснення перевірки дотримання умов Договору, в тому числі заяви про призначення тимчасовим перевізником на іншому маршруті, заяви про зміну умов Договору, заяви про зміну інтервалу/руху кількості рухомого складу;
4.6.2. виявлення подання Перевізником недостовірних або не в повному обсязі даних, які Перевізник зобов'язаний подавати відповідно до умов Договору;
4.6.3. перевірка виконання Перевізником листів-повідомлень про усунення виявлених порушень умов Договору, виданих за результатами проведення чергових, позачергових перевірок та перевірок дотримання умов Договорів щодо готовності роботи у весняно-літній та/або осінньо-зимовий період;

про недопущення порушення умов Договору, шляхом направлення листа-повідомлення про розірвання Договору.

4.16. У випадку, якщо за результатами проведеної перевірки Організатором буде виявлено, що Перевізник не обслуговує маршрут (перевезення здійснюють менше ніж 60% кількості транспортних засобів, визначених умовами Договору), Організатор має право розірвати Договір в односторонньому порядку, відповідно до п. 5.8. Договору.

4.17. Попередження про недопущення порушень умов Договору, листи-повідомлення про розірвання Договору та будь-які інші листи направляються Організатором або його уповноваженими представниками на адресу, визначену в розділі 9 Договору, та вважаються доведеними до відома Перевізника, а Перевізник повідомленим у випадку, якщо у Організатора є докази відправлення (квитанція про відправлення рекомендованого листа або реєстр про відправлення рекомендованих листів, або відмітки на копії документа про отримання представником Перевізника тощо) листів на вказану адресу.

4.18. Контроль виконання Перевізником інвестиційних зобов'язань здійснюється шляхом перевірки Організатором фактичної наявності автобусів, які відповідають умовам конкурсу, затвердженим наказом № Н – 147 від «19» листопада 2018 року Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської держаної адміністрації), задіяння вказаних автобусів на маршруті, визначеному в п. 1.1. Договору, оформлення Перевізником права власності (придбання відповідно до договору фінансового лізингу) на автобуси у строки, визначені в п.п. 3.1.1-3.1.5. Договору відповідно.

4.19. У випадку невиконання або неналежного виконання Перевізником інвестиційних зобов'язань, передбачених розділом 3 Договору, Організатор має право розірвати Договір в односторонньому порядку відповідно до п. 5.17. Договору.

4.20. Невиконанням Перевізником інвестиційних зобов'язань, передбачених розділом 3 Договору вважається один або декілька фактів у сукупності:

4.20.1. Не придбання Перевізником автобусів, які відповідають умовам конкурсу, у строки та в кількості визначенні в п.п. 3.1.1-3.1.5. Договору відповідно;

4.20.2. Не використання на маршруті, який визначений в п. 1.1. Договору, автобусів, які відповідають умовам конкурсу в строки та в кількості визначені у в п.п. 3.1.1-3.1.5. Договору відповідно.

4.21. Перевірки виконання Перевізником інвестиційних зобов'язань можуть здійснюватись Організатором у будь-який з періодів, починаючи з дати, вказаної в п.п. 3.1.1. Договору до терміну закінчення дії Договору, визначеного в п. 8.1. Договору без попередження Перевізника про перевірку.

5. ЗМІНА УМОВ ДОГОВОРУ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН, УМОВИ І ПОРЯДОК ДОСТРОКОВОГО РОЗІРВАННЯ ДОГОВОРУ

5.1 Зміна умов цього Договору допускається за взаємною згодою Сторін. Про зміну умов Договору Сторони підписують відповідний додатковий договір. Усі додаткові договори та додатки до цього Договору є його невід'ємними частинами. У випадку зміни законодавства, яке регулює правовідносини між Організатором та Перевізником, Сторони вносять відповідні зміни до Договору. Зміни в даному випадку вносяться шляхом складання та направлення Організатором Перевізнику відповідного додаткового договору. Додатковий договір направляється в порядку, передбаченому п. 4.17. Договору, Організатором протягом 30 календарних днів, з моменту набрання чинності змінами законодавства. Перевізник, зобов'язаний підписати додатковий договір протягом 20 календарних днів з моменту його направлення Організатором, в порядку, передбаченому п. 4.17 Договору.

5.2. За невиконання або неналежне виконання зобов'язань за цим Договором сторони несуть відповідальність згідно законодавства України та цього Договору.

5.3. Договір може бути розірваний достроково за взаємною згодою сторін шляхом оформлення Сторонами відповідної Додаткової угоди.

Додаток В 22

УКРАЇНА
ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
вул. Леонтовича, 6, м. Київ, 01030, тел. (044) 366 63 05, (044) 366 63 43
Контактний центр міста Києва (044)15-51 E-mail: dti@kmda.gov.ua, press.dti@kmda.gov.ua
Код ЄДРПОУ 37405284

21.05.2021 № 053-16153

Воронюк Н.
E-mail: nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталіє!

На виконання доручення керівника апарату виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Д. Загуменного від 17.05.2021 № 2402 (з) у Департаменті транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) опрацьовано Ваш запит щодо надання інформації про кількість транспортних засобів (автобусів), придбаних автомобільними перевізниками під час здійснення ними господарської діяльності з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Києва відповідно до укладених з Департаментом договорів.

Повідомляємо, що у період з 2016 до даного часу, відповідно до умов укладених договорів, автомобільні перевізники інвестували у придбання 455 автобусів.

З повагою

Виконувач обов'язків директора Іван ШПИЛЬОВИЙ

Олександр Шпак 366 63 52

Додаток В 23

ВІННИЦЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
вул. Соборна, 59, м. Вінниця, 21100
тел. (0432) 59-50-00, ф. (0432) 59-51-01 E-mail: vinrada@vmr.gov.ua

14.05.2021 № Б-01-45755/1-00.10

На № Б-01-45755 від 11.05.2021

Воронюк Н. П.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна Наталіє Петрівно!

Виконавчими органами Вінницької міської ради розглянуто інформаційний запит, та за результатами розгляду повідомляю наступне.

Комплексною програмою «Основні напрямки соціальної політики Вінницької міської територіальної громади на 2015-2021 роки», затвердженою рішенням міської ради від 26.12.2014 року №1944, зі змінами, передбачено надання матеріальної грошової допомоги жителям Вінницької міської територіальної громади.

Відповідно до Положення про порядок надання матеріальної грошової допомоги жителям Вінницької міської територіальної громади, затвердженого рішенням Вінницької міської ради від 29 березня 2019 року №1646, зі змінами, матеріальна допомога надається жителям Вінницької міської територіальної громади, які опинились в складних життєвих обставинах, в тому числі і на лікування після ДТП.

Відповідно до пункту 2 вищезазначеного Положення для вирішення питання щодо отримання матеріальної грошової допомоги заявникам необхідно звернутися до Управлінь соціального захисту населення Департаменту соціальної політики міської ради за місцем проживання, де чекають щодня з 08.00 до 16.00 години (крім вихідних та святкових днів) за адресами: м. Вінниця, вул. Замостянська, 7, (Прозорий офіс, 2-й поверх), тел. 50-86-77 або 50-86-69, 097-101-45-18 (за попереднім записом, з дотриманням усіх карантинних заходів), або просп.Космонавтів, 30, 2-й поверх, тел. 50-91-33, 50-83-96, 097-101-58-40 (за попереднім записом, з дотриманням усіх карантинних заходів).

В разі неможливості для заявника з поважних причин (хвороба, тривале відрядження тощо) особисто прибути до департаменту соціальної політики міської ради, це може здійснити без довіреності інший дієздатний член його сім'ї, близький родич, соціальний працівник, особа, яка зареєстрована і фактично проживає разом із заявником або, за дорученням заявника, інша особа на підставі довіреності за формою, визначеною у статті 245 Цивільного кодексу України.

Під час особистого прийому необхідно подати наступні документи:

1. Заяву на ім'я міського голови встановленої форми.
2. Декларацію про доходи і майно встановленої форми.
3. Копію паспорта (сторінки 1 і 2, а також сторінка з відміткою про реєстрацію місця проживання).
4. Копію ідентифікаційного номера.
5. Довідки про доходи працездатних осіб, які зареєстровані і проживають разом із заявником, за останні шість місяців, що передують місяцю звернення.
6. Довідки про розмір пенсії осіб, які зареєстровані і проживають разом із заявником, за останні шість місяців, що передують місяцю звернення.
7. Довідки з Пенсійного фонду України про індивідуальні відомості про застраховану особу за формою ОК-5 заявника, якщо він є працездатною особою, та працездатних осіб, які зареєстровані і проживають разом із заявником, за останні шість місяців, що передують місяцю звернення.
8. Інші документи, які підтверджують необхідність отримання матеріальної допомоги.
9. Довідки з лікувальних закладів, які не перебувають у комунальній власності ВМТГ (в разі необхідності лікування у них).
10. Копію довідки про відкриття особового рахунку в державному банку України, у разі виплати матеріальної грошової допомоги через банківську установу.

Відповідно до ст. 4 Закону України «Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення» у межах програми медичних гарантій держава гарантує громадянам, іноземцям, особам без громадянства, які постійно проживають на території України, та особам, яких визнано біженцями або особами, які потребують додаткового захисту, повну оплату за рахунок коштів Державного бюджету України необхідних їм медичних послуг та лікарських засобів, пов'язаних з наданням:

- екстреної медичної допомоги;
- первинної медичної допомоги;
- вторинної (спеціалізованої) медичної допомоги;
- третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги;
- паліативної медичної допомоги;
- реабілітації у сфері охорони здоров'я.

Відповідно до ст. 30 Закону України «Про реабілітацію у сфері охорони здоров'я» фінансування реабілітаційної допомоги, що входить до програми державних гарантій медичного обслуговування населення, державних програм розвитку та підтримки загальнодержавних реабілітаційних установ і закладів, згідно з переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, здійснюється за рахунок коштів державного бюджету.

Фінансування місцевих програм розвитку та підтримки комунальних реабілітаційних закладів та реабілітаційних відділень у закладах охорони здоров'я,

закладах соціального захисту, закладах, що відносяться до інших сфер діяльності, які належать відповідним територіальним громадам або є об'єктами права спільної власності територіальних громад; місцевих програм надання населенню реабілітаційної допомоги понад обсяг, передбачений програмою державних гарантій медичного обслуговування населення, здійснюється за рахунок коштів бюджетів міст республіканського Автономної Республіки Крим та обласного значення, районних бюджетів, бюджетів об'єднаних територіальних громад.

Однак, заходами міської програми «Здоров'я вінничан на 2017-2021 роки» затвердженої рішенням міської ради від 23.12.2016 №533(зі змінами), не передбачено фінансування за рахунок коштів бюджету ВМТГ реабілітаційних заходів.

У комунальній власності Вінницької міської територіальної громади відсутні спеціалізовані реабілітаційні заклади охорони здоров'я. Однак, враховуючи викладене вище, інформую Вас, що в переліку пакетів медичних послуг по Програмі медичних гарантій 2021 року є:

- «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату»;
- «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи»;
- «Профілактика, діагностика, спостереження, лікування та реабілітація пацієнтів в амбулаторних умовах».

Станом на 11.05.2021 року до Національної служби здоров'я України подали пропозиції про укладення договорів по пакету медичних послуг «Профілактика, діагностика, спостереження, лікування та реабілітація пацієнтів в амбулаторних умовах» наступні заклади охорони здоров'я, підпорядковані департаменту охорони здоров'я міської ради:

- КНП «Вінницька міська клінічна лікарня №1»;
- КНП «Вінницька міська клінічна лікарня №3»;
- КНП «Вінницький регіональний клінічний лікувально-діагностичний центр серцево-судинної патології»;
- КНП «Вінницька міська клінічна лікарня швидкої медичної допомоги»;
- КНП «Вінницький міський клінічний пологовий будинок №1»;
- КНП «Вінницький міський клінічний пологовий будинок №2»;
- КНП «Вінницька міська клінічна лікарня «Центр матері та дитини».

З повагою
начальник відділу звернень
апарату міської ради та її виконкому,
розпорядник інформації Ірина Єлізарова

О. Корчевна
59 52 31

Додаток В 24

УКРАЇНА
ЖИТОМИРСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

майдан ім. С.П. Корольова, 4/2, м. Житомир, 10014, тел. 48-11-87
E-mail: zvern@zt-rada.gov.ua, код ЄДРПОУ 04053625

№_____
на МВК №25/В 230із від 11.05.2021

Воронюк Наталія
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталіє !

На Ваш запит стосовно реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, повідомляємо наступне.

У місті Житомирі відсутній заклад для реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансується за рахунок місцевого бюджету.

Цільове фінансування заходів реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, за останні три роки не здійснювалося.

Міськими програмами не передбачено створення окремого закладу реабілітації осіб, які постраждали від ДТП.

Програмою медичних гарантій на 2021 рік передбачено оплату медичних послуг за напрямами «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату», «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи» за рахунок коштів Національної служби здоров'я України у разі укладання відповідного договору з закладом охорони здоров'я.

Договори за зазначеними вище напрямами укладені з комунальним підприємством «Лікарня № 2 ім. В.П.Павлусенка» Житомирської міської ради та комунальним підприємством «Дитяча лікарня імені В.Й.Башека» Житомирської міської ради.

З повагою
Заступник міського голови
з питань діяльності
виконавчих органів ради М.О. Місюрова

Шкап
Хоменко
42-10-41
вих.1001 /11-із

К

0.01-29-01-02

ЖИТОМИРСЬКА МІСЬКА РАДА
25/В-230із1209 від 20.05.2021 14:19:05

Додаток В 25

УКРАЇНА
Івано-Франківська міська рада
Управління охорони здоров`я

вул. Грушевського, 21, м. Івано-Франківськ, 76004, e-mail: uoz-if.mr@ukr.net.
тел/факс +3422 551896, тел +3422 550034

17.05.2021 № 13/126-21

п. Наталії Воронюк
e-mail: nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

В Управлінні охорони здоров'я Івано-Франківської міської ради розглянуто Ваш інформаційний запит від 09.05.2021 року щодо реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП за рахунок коштів місцевого бюджету.

За результатами розгляду запиту інформуємо наступне:

1) в підпорядкуванні Івано-Франківської міської ради та на території Івано-Франківської міської територіальної громади заклад реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансується за рахунок місцевого бюджету відсутній;

2) заходи реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, не фінансувалися з місцевого бюджету Івано-Франківської міської ради впродовж трьох останніх років;

3) міськими програмами не передбачено проведення заходів реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП. Створення закладу реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП в найближчі три роки не планується.

Додатково інформуємо Вас про те, що заклади охорони здоров'я Івано-Франківської міської ради у 2021 році уклали договори за Програмою медичних гарантій з Національною службою здоров'я України за пакетами надання медичної допомоги «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату» та «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи», які можуть в себе включати заходи реабілітації осіб, що постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Начальник управління М. Бойко

А.Вацеба, 551896

Виконавчий комітет ІФМР
ЗВ № 13/126-21 від 17.05.2021

Додаток В 26

УКРАЇНА

ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)

ДЕПАРТАМЕНТ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

вул. Прорізна, 19, м. Київ-01, 01001, тел. (044) 284-08-75, (044) 284-08-02,
тел. «гарячої» лінії (044) 278-41-91, e-mail: health@kmda.gov.ua, код ЄДРПОУ 02012906

13.05.2021 № 061-5141/03.01

Наталія Воронюк
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Департамент охорони здоров'я виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – Департамент) опрацював доручення виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 11.05.2021 № 2302 (з) щодо розгляду Вашого запиту на інформацію та повідомляє.

У м. Києві відсутній підпорядкований Департаменту окремий заклад охорони здоров'я для реабілітації осіб, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Міською цільовою програмою «Здоров'я киян» на 2020 – 2022 роки не передбачено фінансування реабілітаційних заходів для таких осіб та створення вищезазначеного закладу охорони здоров'я.

Додатково інформуємо, що медична допомога, зокрема реабілітаційні послуги постраждалим внаслідок ДТП, у підпорядкованих Департаменту закладах охорони здоров'я комунальної форми власності, надається безоплатно в межах бюджетного фінансування за пакетами медичних послуг відповідно до укладених з Національною службою здоров'я України (далі – НСЗУ) договорів про медичне обслуговування населення за програмою медичних гарантій. Оскільки заклади охорони здоров'я самостійно заключають з НСЗУ договори про медичне обслуговування населення за програмою медичних гарантій, інформацію щодо наявних реабілітаційних послуг рекомендуємо отримувати безпосередньо у адміністрації закладів.

Директор Валентина ГІНЗБУРГ

Вікторія Кононенко 284 08 71

Додаток В 27

Скрін

УКРАЇНА
КРОПИВНИЦЬКА
МІСЬКА РАДА
25022, м. Кропивницький
вул. Велика Перспективна, 41
тел. (0522) 35 83 83
14.05.2021 № В-4644/26-1/

на _____ від _____

Наталії ВОРОНЮК

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Про надання інформації

Шановна пані Наталіє!

Розглянувши Ваш електронний запит на отримання публічної інформації щодо реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, повідомляємо наступне.

Кропивницька міська рада, виконавчі органи та підпорядковані заклади комунальної власності міста діють виключно у правовому полі.

У м. Кропивницькому відсутній заклад реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, оскільки існування такого закладу не передбачено нормативною базою.

В основу переліку закладів охорони здоров'я України, затвердженого наказом Міністерства охорони здоров'я від 28.10.2002 р. № 385 зі змінами, покладено класифікацію за сферою діяльності та за нозологіями.

Медична реабілітація хворих здійснюється в амбулаторних умовах на загальних підставах відповідно до умов підписаних договорів про медичне обслуговування населення за програмою медичних гарантій закладів охорони здоров'я з Національною службою здоров'я України.

З міського бюджету виділяються кошти на пільгове медичне забезпечення громадян лікарськими засобами при амбулаторному лікуванні відповідно до постанови КМУ від 17.08.1998 р. № 1303 «Про впорядкування безоплатного та пільгового відпуску лікарських засобів за рецептами лікарів у разі амбулаторного лікування окремих груп населення та за певними категоріями захворювань» зі змінами. Знову ж таки законодавчо відсутня категорія «особи, які постраждали внаслідок ДТП», але відносяться особи з інвалідністю I та II груп внаслідок різних захворювань.

З повагою

Начальник управління охорони здоров'я Кропивницької міської ради **Оксана МАКАРУК**

Лариса Кудрик 35 15 83

Додаток В 28

Львівська міська рада
Департамент гуманітарної політики
Управління охорони здоров'я
79017, Львів, вул. К. Левицького, 82а, тел./факс: (032) 260 23 87

____ № _____ На № _____ від _____

nvoronyuk@ voronyuk.kiev.ua

У відповідь на Ваше електронне звернення інформуємо про таке.

Серед медичних закладів, підпорядкованих управлінню охорони Львівської міської ради, немає закладів реабілітації постраждалих внаслідок ДТП осіб. Водночас, у КНП «Клінічна лікарня швидкої медичної допомоги м. Львова» та КНП «Міська дитяча клінічна лікарня м. Львова» функціонують відділення реабілітації, а в медичних установах кожного району міста – кабінети фізичної реабілітації. У цих відділеннях і кабінетах надають реабілітаційну допомогу пацієнтам з наслідками судинних, неврологічних, ревматологічних захворювань, а також наслідками травм опорно-рухового апарату, хребта, спинного мозку, зокрема, і у постраждалих у ДТП.

зам. Начальник управління Л. Кобецька

І. Щербина,
260-23-92

СЕД Львівської міської ради IT-Enterprise
№2602-вих-40990 від 18.05.2021
Підписувач КОБЕЦЬКА ЛЕСЯ МИКОЛАЇВНА

Додаток В 29

ОДЕСЬКА МІСЬКА РАДА
ДЕПАРТАМЕНТ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

65074, Україна, м. Одеса, вул. Косовська, 2-Д, тел. 753-15-75, e-mail: gorzdrav@omr.gov.ua

17.05.2021 № 6.29-3ТІ

На № 3ТІ-507 від 12.05.2021

Воронюк Н.
<nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua>

Шановна Наталіє!

На виконання доручення заступника міського голови Бедреги С.М. департаментом охорони здоров'я був розглянутий Ваш запит від 13.05.2021 року №В-29-ЗП.

Повідомляємо, що закладами охорони здоров'я комунальної власності територіальної громади міста Одеси надається первинна та вторинна (невідкладна/екстрена) медична допомога. Спеціалізованого закладу з реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансується з місцевого бюджету у м. Одеса немає. Питання надання реабілітаційної допомоги, у тому числі і постраждалим у наслідок ДТП не відноситься до компетенції департаменту охорони здоров'я Одеської міської ради.

Реабілітаційна допомога надається профільними санаторно-курортними закладами за направленням лікувальних закладів охорони здоров'я територіальної громади міста Одеси за рахунок коштів фонду соціального страхування України.

З повагою,

перший заступник
директора департаменту Н.В. Гончаренко

Фоменко В.А.
705-76-33

Додаток В 30

ПОЛТАВСЬКА МІСЬКА РАДА
ДЕПАРТАМЕНТ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я
вул. Соборності, 36, м. Полтава, 36000, тел./факс (0532) 56-90-74
E-mail: poltava_gorzdrav@rada-poltava.gov.ua
Код ЄДРПОУ 43434187

17.05.2021 р. №01-08-01.3-04/1411-18 На № _____від_____

Наталії Воронюк
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Щодо надання інформації

Департамент охорони здоров'я Полтавської міської ради надає інформацію по зазначеним у Вашому запиті питанням (запит від 11.05.2021 року):

1.Чи існує в місті заклад реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП що фінансується за рахунок місцевого бюджету?

Окремого структурного підрозділу по медичній реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП в підпорядкуванні Департаменту охорони здоров'я Полтавської міської ради немає.

Заступник директора Департаменту - начальник управління охорони здоров'я Лариса УХНАЛЬ

Аліна Терела 56-54-54

Додаток В 31

РІВНЕНСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
УПРАВЛІННЯ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

вул. Драгоманова, 7, м. Рівне, 33028, тел. (0362) 67-15-50, факс 67-15-59,
e-mail: uoz2rivne@gmail.com, код ЄДРПОУ 13985701

14.05.2021 № 01-08/954/864

на _____ від _____

Н. Воронюк

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

На Ваш Запит на доступ до публічної інформації від 09.05.2021, що надійшов до Рівненської міської ради щодо закладів реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, управління охорони здоров'я виконавчого комітету Рівненської міської ради інформує.

1. Серед переліку закладів охорони здоров'я Рівненської міської ради не зареєстровано юридичної особи закладу реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансується за рахунок місцевого бюджету.
2. Протягом 2018-2019 років на базі Комунального некомерційного підприємства «Міська лікарня № 2» Рівненської міської ради створено відділення клінічної неврології та нейрореабілітації, ремонт якого та придбання обладнання, в тому числі відбувалось і за кошти місцевого бюджету. У відділенні реабілітації пацієнти з ураженнями серцево-судинної та судинно-мозкової системи, порушеннями центральної нервової системи, після перенесених травм (в тому числі ДТП), та інше, проходять реабілітацію за допомогою професійного догляду та з використанням сучасних мультидисциплінарних підходів до відновлення втрачених функцій організму.
3. З метою поліпшення стану здоров'я населення міста Рівного, подовження активного довголіття та тривалості життя, задоволення потреби в ефективній, якісній і доступній медико-санітарній допомозі населення, забезпеченні справедливого підходу до вирішення питань охорони здоров'я, з метою зниження економічного навантаження на жителів міста, депутатським корпусом у Рівному приймаються місцеві програми та реалізуються за кошти місцевого бюджету. З 2017 року в місті Рівне діє міська комплексна програма «Здоров'я рівнян» на період до 2022 року де окремим пунктом передбачено забезпечення надання медичної допомоги з реабілітації дорослих та дітей понад гарантований державою безоплатний пакет медичних послуг. Для реалізації програми у 2021 році в місцевому бюджеті заплановано 83515,0 тис.грн.

Серед перспективних планів розвитку галузі охорони здоров'я міста Рівного на найближчі три роки, не передбачено створення закладу реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансуватиметься за рахунок коштів місцевого бюджету.

Начальник управління В.Іськів

Опанасик 671557

Додаток В 32

Сумська міська рада
УПРАВЛІННЯ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я
вул. Леваневського, 26, м. Суми, 40022, тел. (0542) 787-000
E-mail: uoz@smr.gov.ua Код ЄДРПОУ 02013165

17.05.2021 № 24.01-20/14 На № _____ від _____

Воронюк Н.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Управління охорони здоров'я Сумської міської ради на Ваш лист від 09.05.2021 повідомляє наступне.

У м.Суми відсутній міський медичний заклад, що займається виключно реабілітацією осіб, які постраждали внаслідок дорожно – транспортних подій.

У рамках реформування галузі охорони здоров'я України з квітня 2020 року відбулася зміна фінансування галузі на нову систему закупівель медичних послуг. З огляду на нову модель фінансування галузі, лікувально-профілактичні заклади отримують кошти за пакетами медичних послуг відповідно до укладених договорів безпосередньо з Національною Службою Здоров'я України.

КНП «Центральна міська клінічна лікарня» СМР, КНП «Клінічна лікарня № 5» СМР та КНП «Клінічна лікарня Святого Пантелеймона» СМР укладені договори на пакети медичних послуг «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи» та «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату». Відповідно зазначених пакетів медичні установи планують надавати реабілітаційні послуги пацієнтам дорослого віку.

КНП «Дитяча клінічна лікарня Святої Зінаїди» СМР укладено договори на пакети медичних послуг «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи», «Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату» та «Медична реабілітація немовлят, які народились передчасно та/або хворими, упродовж перших трьох років життя». Відповідно зазначених пакетів медична установа планує надавати реабілітаційні послуги пацієнтам до 18 років.

Окремо на забезпечення проведення реабілітаційних заходів для осіб, які постраждали внаслідок дорожньо – транспортних подій, кошти з бюджету Сумської міської територіальної громади не виділялись. З бюджету Сумської міської територіальної громади проводилось фінансування міських закладів охорони здоров'я для закупівлі обладнання та проведення ремонтних робіт у реабілітаційних відділеннях, які надають реабілітаційну допомогу при різних

реабілітаційних відділеннях, які надають реабілітаційну допомогу при різних патологіях, включаючи і наслідки перенесених травм після дорожньо – транспортних подій. У 2018 – 2020 роках виділено на вищезазначені заходи з бюджету Сумської міської територіальної громади 2 491,01 тис. грн.

У 2021 році не заплановано виділення коштів з бюджету Сумської міської територіальної громади на забезпечення проведення реабілітаційних заходів або відкриття реабілітаційного відділення виключно для осіб, які постраждали внаслідок дорожньо – транспортних подій. У поточному році передбачено у бюджеті міської територіальної громади 1 163,94 тис грн. для придбання реабілітаційного обладнання, також і для реабілітації осіб з травмами після дорожньо – транспортних подій.

Начальник управління **О.Ю. Чумаченко**

Руденко 787 000

Додаток В 33

УЖГОРОДСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

пл. Поштова, 3, м. Ужгород, 88000; тел.: (0312) 61-70-71, тел./факс: (0312) 61-51-91
E-mail: umr@rada-uzhgorod.gov.ua; сайт: www.rada-uzhgorod.gov.ua; код ЄДРПОУ 04053699

_____ № _____ На № _____ від _____

Наталії Воронюк
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua.gov.ua

Шановна пані Наталіє!

На Ваш запит 09.05.2021р. на електронну адресу Ужгородської міської ради щодо реабілітаційного центру (закладу) для осіб, які постраждали внаслідок ДТП та який фінансується за рахунок місцевого бюджету повідомляємо, що такого закладу в м. Ужгород немає.

Станом на 13.05.2021року не передбачено міськими програмами проведення вищезазначених заходів.

З повагою

В.о міського голови,
заступник міського голови **Вадим БОРЕЦЬ**

Алла Келемец 612979

Сертифікат 58E2D9E7F900307B04000000F7B7300070038D00
Підписувач Борець Вадим Олександрович
Дійсний з 16.12.2020 0:00 по 16.12.2022 0:00

Виконавчий комітет
Ужгородської міської ради
197/03-23 від 14.05.2021

Додаток В 34

УКРАЇНА
ХАРКІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

ДЕПАРТАМЕНТ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

вул. Сумська, 64, м. Харків, 61002, тел. (057) 760-77-79, факс (057)725-28-85
E-mail: medical@citynet.kharkov.ua, сайт: www.medical.city.kharkov.ua, код ЄДРПОУ 02012303

17 травня 2021 р.
В-3-11/393/180-21 55/0/58-21

Воронюк Н.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталіє!

За дорученням керівництва міської ради, розглянувши в межах компетенції Ваш запит на інформацію від 09.05.2021 року, Департамент охорони здоров'я повідомляє наступне.

Чинними законодавством України не передбачено створення окремих закладів реабілітації для осіб, які постраждали внаслідок ДТП, у зв'язку з чим, Харківською міською радою такі заклади не створювались.

Міськими програмами не передбачено фінансування заходів, які направлені виключно на реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП.

Згідно з п. 1 ч. 1 ст. 22 Закону розпорядник інформації має право відмовити в задоволенні запиту у випадку, якщо він не володіє і не зобов'язаний відповідно до його компетенції, передбаченої законодавством, володіти інформацією, щодо якої зроблено запит.

Відповідальною особою за розгляд запиту, поданого в порядку, визначеному Законом, у Департаменті охорони здоров'я Харківської міської ради є заступник директора Департаменту – начальник управління з організаційно-методичної роботи Бакалова Тетяна Іванівна.

На виконання вимог ч. 4 ст. 22 Закону роз'яснюється, що рішення, дії чи бездіяльність розпорядника інформації можуть бути оскаржені до керівника розпорядника, вищого органу або суду.

Відповідно до ч. 3 ст. 23 Закону оскарження рішень, дій чи бездіяльності розпорядника інформації до суду здійснюється відповідно до Кодексу адміністративного судочинства України.

З повагою,
Заступник директора Департаменту –
начальник управління з
організаційно-методичної роботи Т.І. БАКАЛОВА

Петік 725 28 85

Додаток В 35

УКРАЇНА
ХЕРСОНСЬКА МІСЬКА РАДА
УПРАВЛІННЯ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я

73000 м. Херсон, вул. Перекопська,166 тел /факс(0552) 35-21-12
E-mail: zdraw@ukr.net

Вих. №Ї3-В-143від 13.05.2021
На № Ї3-В-143 від 11.05.2021

Наталія ВОРОНЮК

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталія!

На Ваш запит на отримання публічної інформації від 11.05.2021, інформуємо про наступне.

У місті Херсоні заклад реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансується за рахунок місцевого бюджету, відсутній.

Заходи реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, із місцевого бюджету за останні три роки не фінансувались.

Міськими цільовими програмами проведення заходів з реабілітації осіб, постраждалих в ДТП, або створення відповідного закладу реабілітації найближчим часом не планується.

Начальник управління **Світлана МЕЖЕРИЦЬКА**

Рейнхаарт (0552) 51-51-86

Додаток В 36

УКРАЇНА
Черкаська міська рада
Департамент охорони здоров'я та медичних послуг
вул. Байди Вишневецького, 36, м.Черкаси, 18000, тел: (0472) 37-24-56, fax:(0472) 33-79-47
E-mail: dozmpchmr@gmail.com, код ЄДРПОУ 02013260

Від 14.05.2021 № 643/14-07-03 Наталія Воронюк
mailto:nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

На запит від 09.05.2021 про доступ до публічної інформації стосовно закладів з реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, що фінансуються за рахунок міського бюджету у місті Черкаси, повідомляємо, що у м. Черкаси окремий заклад з реабілітації вказаних осіб відсутній. Проте, згідно договорів, підписаних з Національною службою здоров'я України, безкоштовну медичну реабілітаційну допомогу можна отримати у таких закладах:

1. КНП «Друга Черкаська міська лікарня відновного лікування».
2. КНП «Третя Черкаська міська лікарня швидкої медичної допомоги» (рання медична реабілітація).
2. КНП «Черкаська міська консультативно-діагностична поліклініка».
3. КНП «Черкаська міська реабілітаційно-оздоровча поліклініка «Астра».

Підставою для зарахування на курс медичної реабілітації є електронне направлення від сімейного або лікуючого лікаря на консультацію до невропатолога (невролога), ортопеда-травматолога або фізіотерапевта.

Більш детальніше ознайомитися з інформацією по пакетах послуг, які надаються у лікувально-профілактичних установах м. Черкаси можна на особистих сайтах закладів.

За рахунок коштів міського бюджету фінансуються комунальні послуги та енергоносії зазначених закладів охорони здоров'я. На найближчі три роки не передбачається створення окремого закладу з реабілітації постраждалих в наслідок ДТП.

В.о. директора департаменту Н.А.Гетьман

Верник М.О.
544631

Додаток В 37

UB Чернігівська міська рада
119/2-10/2021/вих/113/2021/ПІ від 18.05.2021
арк.1

УКРАЇНА
ЧЕРНІГІВСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

вул. Магістратська, 7, м. Чернігів,14000, тел. 77-48-08, тел./факс (0462)67-53-40, e-mail: gorsovet@chernigiv-rada.gov.ua

_____ № _____ На № _____ від _____

Н. ВОРОНЮК
nvoronyuk@voroyuk.kiev.ua

Про запит на публічну інформацію

У відповідь на запит на публічну інформацію про заклади реабілітації інформуємо про наступне.

У м. Чернігів відсутні заклади реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, фінансування яких здійснюється за рахунок бюджету Чернігівської міської територіальної громади.

За останні три роки заклади охорони здоров'я Чернігівської міської ради не отримували цільових коштів з бюджету Чернігівської міської територіальної громади на заходи реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП.

У найближчі три роки у м. Чернігів не передбачене створення відповідного закладу реабілітації. Реабілітація хворих, у тому числі осіб, які постраждали внаслідок ДТП, проводиться у загальнореабілітаційних відділеннях закладів охорони здоров'я.

Секретар міської ради О. ЛОМАКО

Малець 777296

Додаток В 38

ДНІПРОВСЬКА МІСЬКА РАДА
ДЕПАРТАМЕНТ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я НАСЕЛЕННЯ

просп. Д.Яворницького, 75а, м. Дніпро, 49000, тел. 722 23 33, e-mail: gorzdrav@dniprorada.gov.ua

17.05.2021 №9/22-1830 На №37/1388 від 11.05.2021

Воронюк Наталії
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Про розгляд запиту

Шановна пані Наталіє!

Департамент охорони здоров'я населення Дніпровської міської ради (далі – ДОЗН ДМР) уважно розглянувши лист від 11.05.2021 № 37/1388 повідомляє таке.

Національна служба здоров'я України (далі – НСЗУ) здійснює фінансування закладів охорони здоров'я (далі – ЗОЗ) згідно з укладеними договорами за програмою медичних гарантій.

Перелік ЗОЗ, які підпорядковуються ДОЗН ДМР та уклали договори за пакетами медичних послуг на 2021 рік:

1. Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату:

КНП «Міська клінічна лікарня № 2» ДМР,
КНП «Міська клінічна лікарня № 4» ДМР,
КНП «Міська клінічна лікарня № 6» ДМР,
КНП «Міська клінічна лікарня № 9» ДМР,
КНП «Міська лікарня № 12» ДМР,
КНП «Міська клінічна лікарня № 16» ДМР,
КНП «Клінічна лікарня швидкої медичної допомоги» ДМР,
КНП «Міська поліклініка № 2» ДМР,
КНП «Міська поліклініка № 4» ДМР,

2. Медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи:

КНП «Міська клінічна лікарня № 4» ДМР,
КНП «Міська клінічна лікарня № 9» ДМР,
КНП «Міська лікарня № 12» ДМР,
КНП «Міська клінічна лікарня № 16» ДМР,
КНП «Клінічна лікарня швидкої медичної допомоги» ДМР,
КНП «Міська дитяча клінічна лікарня № 5» ДМР,
КНП «Міська дитяча клінічна лікарня № 6» ДМР,
КНП «Міська поліклініка № 2» ДМР,
КНП «Міська поліклініка № 4» ДМР,
КНП «Міська поліклініка № 6» ДМР,

За направленням лікаря пацієнт може отримати послугу за Програмою медичних гарантій за напрямками: медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням опорно-рухового апарату, медична реабілітація дорослих та дітей від трьох років з ураженням нервової системи безкоштовно в межах укладеного договору.

З повагою

Заступник міського голови з питань
діяльності виконавчих органів,
директор департаменту
охорони здоров'я населення
Дніпровської міської ради А. А. Бабський

Прибиток Тетяна Володимирівна 7222333

Додаток В 39

УКРАЇНА

ЗАПОРІЗЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

пр. Соборний, 206, м. Запоріжжя, 69105, тел/факс: (061) 233-48-81 / 233-53-14
e-mail: zgik@zp.gov.ua Код ЄДРПОУ 02140892

17.05.2021 № 33-0199-Е На № _____ від _____

Воронюк Н.
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Про надання інформації

Виконавчий комітет Запорізької міської ради на Ваш інформаційний запит від 11.05.2021 щодо реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП повідомляє наступне.

За інформацією департаменту охорони здоров'я Запорізької міської ради:

1) в місті Запоріжжя в закладах охорони здоров'я, підпорядкованих департаменту охорони здоров'я Запорізької міської ради, створена система для реабілітації пацієнтів, в т.ч. які постраждали внаслідок ДТП, що фінансуються за рахунок коштів як державного бюджету так і бюджету міста;

2) за останні три роки з бюджету міста здійснювалося фінансування медичної реабілітації пацієнтів, в т.ч. постраждалих внаслідок ДТП, зокрема ендопротезування великих суглобів в разі наявності показань для проведення оперативного втручання, та покращення матеріально-технічного забезпечення відділень закладів охорони здоров'я, в яких здійснюється надання реабілітаційних медичних послуг;

3) фінансування вищезазначених заходів передбачено у міській програмі «Охорона здоров'я міста Запоріжжя на період 2019-2021 роки» (зі змінами) затвердженою рішенням міської ради від 19.12.2018 №32.

Відповідальна особа за розгляд інформаційного запиту: Михайлова Ольга Миколаївна, головний спеціаліст відділу реформ і розвитку галузі охорони здоров'я департаменту охорони здоров'я міської ради (контактний телефон: 224 10 81)

Надану відповідь на даний інформаційний запит Ви маєте право оскаржити у порядку визначеному у ст. 23 Закону України «Про доступ до публічної інформації».

Заступник міського голови з питань
діяльності виконавчих органів ради В.Г. Гординський

Ушакова 2241079

КП «ЗМД «ДМ» Зам. № 1847 – 5000

Додаток В 40

УКРАЇНА
ЛУЦЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
вул. Богдана Хмельницького, 19,
м. Луцьк, 43025
Тел.(0332) 777900, факс (0332)
777901, 726055, 777947
E-mail: office@lutskrada.gov.ua
Web: http:// www.lutskrada.gov.ua
Код ЄДРПОУ 04051327
_____№_____

На № _____ від_____

Наталія Воронюк

nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

На Ваш запит на інформацію від 09.05.2021 щодо реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП, повідомляємо:

1. На території Луцької міської територіальної громади з 15 жовтня 2019 року функціонує Центр реабілітації учасників бойових дій (структурний підрозділ комунального підприємства «Луцький центр первинної медичної допомоги»), в якому надаються реабілітаційні послуги пацієнтам, в тому числі особам постраждалим внаслідок ДТП. КП «Луцький центр первинної медичної допомоги» законтрактовані договори з Національною службою здоров'я України з відповідним фінансуванням пакетів надання реабілітаційних послуг в рамках реалізації Закону України «Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення». Для надання пацієнту безкоштовних послуг з реабілітації йому необхідно звернутись до сімейного лікаря, з яким заключена декларація, та отримати, при потребі, електронне направлення.

2. Місцевими цільовими програмами не передбачено фінансування з бюджету Луцької міської територіальної громади заходів реабілітації осіб, які постраждали внаслідок ДТП.

3. Згідно з рішенням Луцької міської ради від 28.04.2021 № 10/89 з 01 липня 2021 року на базі структурного підрозділу Центру реабілітації учасників бойових дій КП «Луцький центр первинної медичної допомоги» буде створена юридична особа публічного права комунальне підприємство «Центр реабілітації учасників бойових дій Луцької міської територіальної громади», в якому реабілітаційні послуги будуть надаватись особам, що їх потребують, в тому числі постраждалим внаслідок ДТП.

Заступник міського голови Ірина ЧЕБЕЛЮК

Володимир Лотвін722 251

ДОКУМЕНТ СЕД АСКОД
Сертифікат 20B4E4ED0D30998C040000001B642C004AF37800
Підписувач Чебелюк Ірина Іванівна
Дійсний з 30.08.2019 0:00 по 30.08.2021 0:00

ЛУЦЬКА МІСЬКА РАДА
№ 1-8/281/2021 від 12.05.2021

Додаток В 41

ХМЕЛЬНИЦЬКА МІСЬКА РАДА
УПРАВЛІННЯ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я
вул. Грушевського, 64, м. Хмельницький, 29013
тел/факс (0382) 76-47-88, тел. 65-64-00, E-mail: yd-kmmuoz@ukr.net Код ЄДРПОУ 38303553

від 18.05.2021р. № 3Б-4/2701/0-21
на № _____ від _____

Наталії ВОРОНЮК
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

Шановна пані Наталіє!

У відповідь на Ваш запит до Виконавчого комітету Хмельницької міської ради на доступ до публічної інформації щодо надання заходів реабілітації в місті, управління охорони здоров'я повідомляє, що:

1. у м. Хмельницькому створені Центр психічної реабілітації (фінансування за рахунок місцевого бюджету) та відділення відновного лікування в амбулаторних умовах на базі Комунального підприємства «Хмельницький лікувально-діагностичний центр», яке надає послуги медичної реабілітації дорослим з ураженням опорно-рухового апарату та нервової системи і фінансується НСЗУ згідно підписаних договорів з 2020 року;
   на базі Комунального підприємства «Хмельницька міська дитяча лікарня» працює реабілітаційний центр «Турбота» який надає послуги медичної реабілітації дітям з ураженням опорно-рухового апарату та нервової системи і фінансується НСЗУ згідно підписаних договорів з 2020 року.

2. За рахунок місцевого бюджету з 2019 року фінансуються Центр психічної реабілітації та до 2020 року - фінансувалися вищезгадані відділення відновного лікування та центр «Турбота».

3. Відповідно до «Стратегії розвитку міста Хмельницького до 2025 року» планується впровадження надання послуг з медичної реабілітації у стаціонарних умовах пацієнтам у гострому та підгострому станах у рамках виконання вимог програми медичних гарантій.

Дякуємо за розуміння.

З повагою
начальник управління Борис ТКАЧ

Управління охорони здоров'я
№ЛВ-23-3995-21 від 18.05.2021

Леся Рошко 77 80 54

25477

Додаток В 42

ТЕРНОПІЛЬСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

вул. Листопадова, 5, м. Тернопіль, 46001 тел.: **(0332) 52 20 21** e-mail: **ternopil_rada@ukr.net**
web: **ternopilcity.gov.ua**

«___» _____ 2021
№_____

Гр. Наталі Воронюк
nvoronyuk@voronyuk.kiev.ua

На Ваш інформаційний запит від 11.05.2021 стосовно реабілітації осіб, які постраждали в наслідок ДТП надаємо наступну інформацію:

1. В м.Тернополі реабілітація осіб, які постраждали в наслідок ДТП, здійснюється в реабілітаційному відділенні та стаціонарних відділеннях КНП «Міська комунальна лікарня № 3» ТМР, а також у стаціонарних відділення КНП «Тернопільська комунальна міська лікарня №2» та КНП «Тернопільська міська комунальна лікарня швидкої допомоги».
2. Заходи з реабілітації осіб, які постраждали в наслідок ДТП з міського бюджету протягом трьох років окремо не фінансувалися. Лікувальним закладам з міського бюджету надавалася фінансова підтримка на забезпечення діяльності закладів в цілому.
3. У міській програмі «Здоров'я громади» не передбачено окремо фінансування заходів по реабілітація осіб, які постраждали в наслідок ДТП та створення самостійного закладу реабілітації.

Заступник міського голови
з питань діяльності
виконавчих органів ради Володимир ДІДИЧ

Василь Даньчак 525696

ДОКУМЕНТ СЕД АСКОД
Сертифікат 2B6C7DF9A3891DA104000000E4DB3100020C8D01
Підписувач ДІДИЧ ВОЛОДИМИР ЄВГЕНОВИЧ
Дійсний з 26.05.2020 15:03:43 по 26.05.2021 23:59:59

Тернопільська міська рада
№ 10384-Ф від 14.05.2021 08:03