УДК 351

[https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-12\(18\)-63-77](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2021-12(18)-63-77)

Краснюк Валерія Ігорівна науковий співробітник Національного атестаційно - навчального центру, вул. Шимановського, 2/1, оф. 639, м. Київ, тел.: (096) 137-68-69, e-mail: krasniuk.valeriia@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9504-8618>

АКТУАЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В СИСТЕМІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ УКРАЇНИ

Анотація. Проведено порівняльний аналіз публічного управління безпекою автомобільних доріг країн Європейського Союзу та України. Обґрунтовано важливість та основні напрями організаційної модернізації основних механізмів мінімізації ризиків у сфері безпеки автомобільних доріг. Доведено, що через щорічно зростаючу статистику смертності на автомобільних дорогах, вкрай необхідно залучати аудитора з безпеки автомобільних доріг. Залучення аудитора безпеки автомобільних доріг сприятиме підвищенню якості автомобільних доріг; будівництву безпечних нових доріг; підвищенню транзитного потенціалу з країнами ЄС.

Досвід країн Європейського Союзу показує, що за для зниження показників аварійності необхідно здійснення комплексу заходів з боку держави щодо підвищення безпеки дорожнього руху. Основою цих заходів є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення дорожньо-транспортних пригод, розроблення спеціальних процедур з перевірки проєктів майбутніх доріг та проведення регулярного моніторингу їх стану під час експлуатації дорожньої інфраструктури. Було б корисно вибудувати в Україні урядово-науковий моніторинг стану безпеки автодоріг, залучення неурядових організацій та використання офіційної статистики аварійності для виявлення проблемних місць концентрації пригод з урахуванням європейського досвіду. Зокрема, неурядова організація «Міжнародна програма з оцінки доріг» має чітко прописаний механізм впровадження своїх систем до різних країн світу. За роки свого існування організація довела дієвість своїх підходів до регулювання безпеки автомобільних доріг. З метою скорочення ризиків впровадження європейського досвіду з безпеки автомобільних доріг, його гармонізація повинна відбуватися з урахуванням досвіду провідних держав Європейського Союзу.

Ключові слова: публічне управління, аудит, аудитор безпеки автомобільних доріг, управління безпекою автомобільних доріг, неурядові організації.

Krasniuk Valeriia Ihorivna Research Associate in National certification and training centre, V. Shymanovsky St., 2/1, of. 639, Kyiv, tel.: (096) 137-68-69, e-mail: krasniuk.valeriia@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-9504-8618>

THE RELEVANCE OF IMPLEMENTING THE EUROPEAN EXPERIENCE OF ROAD SAFETY MANAGEMENT IN THE SYSTEM OF PUBLIC ADMINISTRATION OF UKRAINE

Abstract. A comparative analysis of public management of road safety in the European Union and Ukraine has been carried out. The importance and main directions of organizational modernization of the main mechanisms to minimize risks in the sphere of road safety have been substantiated. It has been proved that because of the annually growing statistics of deaths on roads it is extremely necessary to involve an auditor of road safety. The involvement of a road safety auditor will contribute to improving the quality of roads; construction of safe new roads; increasing the transit potential with EU countries.

The experience of the European Union countries shows that in order to reduce the accident rates it is necessary to implement a set of measures on the part of the state to improve road safety. The basis of these measures is the analysis of the factors that caused the occurrence of accidents, the development of special procedures for checking the design of future roads, and regular monitoring of their condition during the operation of road infrastructure. It would be useful to build in Ukraine the government-scientific monitoring of the state of road safety, the involvement of non-governmental organizations, and the use of official statistics of accidents to identify problem areas of concentration of accidents, taking into account the European experience. In particular, the non-governmental organization "International Road Assessment Program" has a clearly defined mechanism of implementation of its systems in different countries of the world. Over the years, the organization has proven the effectiveness of its approaches to road safety regulation. In order to reduce the risks of implementing the European road safety experience, its harmonization should take into account the experience of the leading states of the European Union.

Keywords: public administration, audit, road safety auditor, road safety management, non-governmental organizations.

Постановка проблеми. Для кожної держави життя і здоров'я людини є найбільшою цінністю. Метою кожного нормативно - правового акту законодавець ставить мінімізацію ризиків, пов'язаних із життям громадян, в тому числі і у автодорожній галузі.

Щорічно збільшується чисельність смертей на автомобільних дорогах, і, як наслідок, збільшуються витрати держави на відновлення дорожньої інфраструктури та виплати компенсацій постраждалим особам.

Україна – є найбільшою за територією країною Європи з чисельністю,

відповідно до статистичних даних, наданих Державною службою статистики України, станом на 01 листопада 2021 року, населення – 41, 1 млн. громадян[1], що менше на 3 млн. чоловік, порівняно з минулорічними даними Світового банку [2] станом за 2020 рік, відповідно до яких зафіксовано чисельність у 44, 13 млн. громадян, з яких щорічно - 0,4% потрапляють у дорожньо – транспортні пригоди. Наприклад, станом на 2020 рік в Україні було зафіксовано 168 тисяч дорожньо – транспортних пригод, що на 4,6 % більше ніж у 2019 році [3]. Враховуючи необхідність імплементації в Україні положень Директиви 96/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» та вищевказану статистику, 17.10.2019 року Верховна Рада України прийняла Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» № 200-IX [4], відповідно до якого до Закону України «Про автомобільні дороги» було додано новий розділ XI «Безпека автомобільних доріг». У Законі України «Про автомобільні дороги» введено поняття «безпека автомобільних доріг», вперше впроваджено міжнародне поняття «аудитор безпеки автомобільних доріг», а також встановлені нові механізми регулювання безпеки на автомобільних дорогах, ефективність використання яких напряду залежить від чіткої організації державного управління.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням управління безпекою автомобільних доріг і порівнянням досвіду України та країн Європейського Союзу приділяли увагу чимало науковців, зокрема О. Непомнящий, С. Товстуха, С. Бутник, Є. Скрипа, В. Лук'янов, О. Салманова, В. Жулев та інші.

Завдання роботи полягає в аналізі публічного регулювання у сфері безпеки автомобільної галузі та підготовка рекомендацій щодо мінімізації ризиків на автомобільних дорогах, скорочення смертності та зменшення збитків, завданих державі внаслідок вчинення дорожньо-транспортних пригод, а також прийнятті законодавства, направлено на скорочення вищевказаних наслідків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Державне регулювання — це сукупність інструментів, за допомогою яких держава встановлює вимоги до підприємств і громадян. Воно включає закони, формальні і неформальні розпорядження і допоміжні правила, що встановлюються державою, а також недержавними організаціями або організаціями саморегулювання, яким держава делегувала регуляторні повноваження; — це набір здійснюваних державними структурами заходів, направленими на контроль за поведінкою індивідів або груп, які потрапляють під контроль цих структур. Воно включає закони і допоміжні інструменти, що створюються державою, а також правила, що встановлюються державними і недержавними агентствами в рамках делегованих повноважень[5]. Оскільки Україною зроблено лише перші кроки у сфері безпеки автомобільних доріг, важливо ознайомитися та оцінити міжнародний досвід провідних країн у регуляторній політиці цієї галузі.

В умовах євроінтеграції суспільства та міжнародного співробітництва України з іншими країнами світу відбувається істотне зближення національної правової системи до міжнародної. Значущість міжнародного права та стандартів для України виявляється у збільшенні числа міжнародних договорів і національно-правових актів за аналогічними предметами регулювання, співвідношенні національного законодавства до міжнародного задля усунення можливих недоліків, прогалин з метою запозичення міжнародного досвіду у вирішенні певних проблемних питань правового характеру та удосконалення національного законодавства.

Сфера забезпечення безпеки дорожнього руху закріплена у міжнародних стандартах, які регулюються певними нормативно-правовими актами, підписаними та ратифікованими різними країнами світу.

Серед чинних нормативно-правових актів, які закріплюють міжнародні «стандарти» правового статусу учасників дорожнього руху та покликані на те щоб полегшити та покращити рівень безпеки дорожнього руху, є Конвенція про дорожній рух 1968 року (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01 травня 1971 року та поправками від 28 вересня 2004 року) [6], Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 року [7], Директива (ЄС) Європейського парламенту та Ради № 2019/1936 «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» від 23.10.2019 року [8].

Конвенцією про дорожній рух закріплено правовий статус учасників про те, що усі користувачі дороги повинні вести себе таким чином, щоб не створювати небезпеки чи перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей і не завдавати шкоди державному, громадському чи приватному майну. Зазначений нормативно-правовий акт закріпив права та обов'язки учасників дорожнього руху, правила розташування водіями транспортних засобів на дорозі; правила обгону та руху рядами; вимоги щодо безпечної швидкості та дистанції; правила проїзду перехресть, зупинки та стоянки транспортних засобів, вимоги до пасажирських перевезень, правила користування світловими та звуковими приладами та умови допуску транспортних засобів до руху на дорозі (обладнання, технічний стан автомобіля).

Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 року визначила категорії дорожніх знаків. Так, усі дорожні знаки поділені Конвенцією на попереджувальні, знаки пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, знаки сервісу, а також таблички до дорожніх знаків. Даний поділ, види та перелік знаків були закріплені у національному законодавстві України при прийнятті та затвердженні постанови Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року №1306 «Про правила дорожнього руху» [9].

Директива (ЄС) Європейського парламенту та Ради № 2019/1936 «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» від 23.10.2019 року стосується дорожньої інфраструктури. Вищевказаною Директивою закріплено поняття «аудитор безпеки автомобільних доріг», а також введений такий

ефективний механізм державного регулювання безпеки автомобільних доріг як перевірка автомобільних доріг, не тільки на етапі експлуатації, а ще на стадії проектування майбутньої дороги. Цим документом Європейський Союз прийняв рішення та інструкцію про те, що дорожня інфраструктура має бути важливою складовою зусиль щодо підвищення безпеки доріг. Серед інших інструментів управління безпекою дорожнього руху, найближчими роками аудит стане обов'язковим для транс'європейської мережі доріг, а МФО (Світовий банк, ЄІБ, МБРР, ЄБРР тощо) вже розширюють сферу застосування Директиви через свої проекти. Наприклад, запроваджується обов'язкова участь аудитора безпеки автомобільних доріг при проектуванні, проведенні капітального ремонту, модернізації автомобільних доріг, що проводиться за кошти іноземних донорів. Аудит безпеки автомобільних доріг – це відомий у всьому світі регуляторний механізм у сфері безпеки дорожнього руху, який полягає в описі незалежного аналізу проекту з метою виявлення недоліків безпеки автомобільних доріг або дорожнього руху. Це офіційна експертиза проекту дороги або дорожнього руху, яка може розглядатися як частина цілісної системи управління якістю. Щодо нових доріг, аудит - це упереджувальний захід, основна мета якого - якнайшвидше виявити потенційні проблеми безпеки в процесі планування та проектування, щоб прийняти рішення щодо усунення або зменшення проблем, бажано до реалізації проекту або настання аварії.

Перевірки займають вагоме місце у міжнародному досвіді, так як вони визначають існуючі та потенційні недоліки безпеки доріг та, у разі необхідності, надають рекомендації, спрямовані на усунення або зменшення цих недоліків. Завдяки процесу аудиту вдається можливим зменшити кількість та тяжкість дорожньо-транспортних пригод за рахунок покращення показників безпеки доріг.

Не слід розглядати аудит як процедурне розміщення дорожніх знаків на дорозі. Аудит – це складний комплекс дієвих механізмів, які полягають в регулюванні безпечної дорожньої атмосфери з метою мінімізації людських смертей та скорочення збитків з боку держави, як наслідок.

На думку О. Непомнящого [10], останнім часом для України питання безпеки автомобільного руху стає дедалі гострішим. Так, із метою вирішення цього питання було створено державний дорожній фонд, який акумулює кошти на будівництво, реконструкцію, ремонт й утримання автомобільних доріг державного та місцевого значення. Щороку 5% коштів цього фонду мають спрямовуватися на фактичне гарантування безпеки автомобільного руху.

Згідно з підрахунками впродовж 2018-2020 рр. кількість коштів, спрямованих на безпеку автомобільного руху в Україні, повинна була зрости з 1,5 млрд грн до 3,5 млрд грн відповідно.

Оптимальним для використання та подальшого впровадження Україною є досвід Німеччини щодо забезпечення всіх нормативів дорожнього руху.

Ефективність цього підходу реалізується завдяки таким заходам, як:

- прямий розподіл повноважень між відповідальними посадовцями та відповідними органами;
- запровадження координаційно-дієвих механізмів безпечного дорожнього руху на рівні органів державної влади; підвищення безпеки автомобільного руху завдяки кооперації виробників;
- транспортних засобів, науковців, представників;
- громадських об'єднань та страхових організацій [10].

Державне агентство автомобільних доріг України та Міністерство інфраструктури України – органи, що здійснюють державне управління у сфері безпеки на автомобільних дорогах. Аналогом цих українських органів в Німеччині є Федеральне міністерство транспорту, будівництва і житлового господарства, при якому діє Федеральне автотранспортне відомство, рівень щорічних фінансових надходжень до якого становить близько 30 млн. євро. Відомство відповідає за ліцензування транспортних засобів, перевірку їх технічного стану; за моніторинг відповідності якості транспортного засобу заявленим вимогам; за функціонування центральних реєстрів транспортних засобів; за порушення правил транспортного руху та водійських прав, тощо [11]

Отже, доцільно підкреслити, що якщо регулювання сфери безпеки дорожнього руху закріплено на державному рівні – то їх дієвість на практиці зростає в рази. Досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності усіх зацікавлених сторін. В окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху розробляються спеціально створеними національно - технічними й науковими організаціями. Так, у Великобританії існує Науково-дослідна дорожня лабораторія Великобританії, в Австралії - Австралійська рада із дослідження у сфері доріг, у США – Національне управління безпеки дорожнього руху, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху загалом [12]. Цікавим є досвід Німеччини, де підвищення безпеки дорожнього руху є одним із пріоритетів транспортної політики федерального уряду та Федерального міністерства транспорту, будівництва і міського розвитку (BMVI). Основним партнером Федерального міністерства є Німецька рада з безпеки дорожнього руху, яка об'єднує понад 200 організацій [13].

На думку Л. Чмирьової, необхідно технічне переоснащення дорожнього господарства України, шляхом впровадження нових матеріалів і технологій, удосконалення методів проєктування та будівництва автомобільних доріг дозволять підвищити ефективність перевезень, зменшити собівартість дорожніх

робіт і підвищити конкурентоспроможність ринку автомобільних транспортних послуг. [14] Завдяки гармонізації європейського законодавства з національним, можливість залучення аудитора безпеки автомобільних доріг на стадії проектування дозволить підвищити якість, з точки зору «безпеки» нових проєктів автомобільних доріг та допоможе під час «реабілітації» існуючих сполучень.

Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, зниження показників аварійності потребує здійснення великого комплексу заходів з боку держави щодо підвищення безпеки дорожнього руху. Основою цих заходів є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення дорожньо-транспортних пригод, розроблення спеціальних процедур щодо перевірки проєктів майбутніх доріг та регулярний моніторинг стану під час експлуатації дорожньої інфраструктури, залучення інших спеціалістів до процесу перевірок (психологи, поліція, опитування громадян) та використання офіційної статистики аварійності для виявлення проблемних місць концентрації пригод. Такий підхід свідчить про відхід міжнародних товариств від позиції першочергового звинувачення учасників дорожнього руху у недотриманні правил дорожнього руху, а вказує на бажання органів влади поглибитися у корінь проблеми з метою скорочення повторності нещасних випадків та мінімізації подальших ризиків.

Доцільно ознайомитися з досвідом неурядових організацій з питань підвищення безпеки автомобільних доріг. Однією з найвідоміших у світі є Міжнародна програма з оцінки доріг (надалі – iRAP, International Road Assessment Programme – англ.) представляє собою неурядову організацію, діяльність якої направлена на збереження життя [15]. Основними механізмами в забезпеченні цього виступають: створення та моніторинг карт ризику у всьому світі, встановлення власної системи оцінки доріг (зірковий рейтинг) та консультування уряду різних країн світу в процесі створення та модернізації національного законодавства, з метою запровадження міжнародного досвіду у сфері регулювання безпеки автомобільних доріг.

Програма оцінки доріг (надалі - RAP) і Програма оцінки нових автомобілів (New Car Assessment program – англ., надалі - NCAP) були засновані урядами Великобританії, Нідерландів та Швеції, які працювали у партнерстві з провідними європейськими автомобільними клубами та благодійними організаціями з безпеки. Програми NCAP і RAP були запроваджені в усьому світі.

Європейська програма RAP була розроблена за фінансування автомобільних клубів, національних урядів та низки поетапних грантів ЄС з метою створення «постійно діючої установи». У центрі уваги було створення ринку безпеки шляхом підвищення обізнаності споживачів. До 2005 року близько 20 країн застосовували або розробляли рейтинги безпеки доріг в Європі з програмами, створеними в Австралії, Новій Зеландії та розпочатими в США, які включали як ймовірність, так і серйозність наслідків. З 2017 року

організація розробляє покращені модулі даних про аварії, переглядає стандарти проєктування з метою інформування про можливість створення більш безпечних проєктів. Разом з Організацією економічного співробітництва та розвитку Програма оцінки доріг розробили звіт про безпечну систему, в якому відображено потенціал 5-зіркових доріг і 5-зіркових транспортних засобів для формування основи безпечної роботи системи та можливості зниження смертності до нуля.

Міжнародною програмою оцінки доріг було досліджено зв'язок між рейтингами зірок і вартістю дорожньо-транспортних пригод на пройдену відстань, а також розроблено бізнес-модювання щодо безпечніших доріг, щоб підтримати вимоги до Цілі сталого розвитку ООН щодо безпеки дорожнього руху. [15]

Зірковий рейтинг RAP – рейтинг доріг, заснований на даних дорожньої інспекції, що забезпечує простий і об'єктивний показник рівня безпеки, який був закладений під час проєктування та експлуатації дороги для пасажирів транспортних засобів, мотоциклістів, велосипедистів та пішоходів. Підвищення рівня світових доріг до 5-зіркового для всіх учасників дорожнього руху допомагає зосередити державну політику та інвестиції, а також є наслідком скорочення витрат держави на відновлення місць ДТП, виплати постраждалим. Оскільки витрати на ДТП зазвичай зменшуються вдвічі з кожним поступовим покращенням рейтингу зірок, потенціал 5-зіркових або кращих доріг для порятунку життя є значним.

Відповідно до рейтингу автомобільна дорога з 1 зіркою – найменш безпечна, з 5 зірочками – найбезпечніша.

Дуже цікавою вбачається діяльність RAP через те, що ця неурядова організація має чітко прописаний механізм впровадження своєї системи до нових регіонів у світі. Для того щоб запровадити систему на національному рівні необхідно оцінити правову ситуацію в країні у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, знайти можливі зацікавлені сторони (Дорожні департаменти, агенції, асоціації та ін.), та заручитися підтримкою цих органів. Після звернення до RAP заінтересовані особи проходять навчання, проводять зіставлення ризиків, оцінку зірок та розробляють інвестиційний план або проєкт проєктування доріг. Наступним кроком є узгодження структури Проєкту у кожному конкретному випадку індивідуально. Кожна програма відрізняється і формується відповідно до місцевих умов. Програми включають низку відповідних місцевих зацікавлених сторін, які працюють разом, щоб сформувані всі елементи для успіху реалізації програм на місцях. Деякі програми RAP керуються єдиною координаційною програмою, яка очолює наглядові технічні робочі групи та керівні комітети, Європейський RAP, наприклад, створено як членську асоціацію. Останнім кроком є підписання меморандуму про партнерські відносини. Ліцензію на національну програму можна підписати через міжнародні представництва RAP або Європейський

RAP. Державні та муніципальні програми діють під керівництвом загальнодержавних та регіональних програм.

На думку О. Непомнящого було б корисно вибудувати в Україні урядово-науковий моніторинг стану безпеки автодоріг, визначити цілі державного управління їх безпекою, умови експлуатації та відповідні строки, впродовж яких буде відбуватися реновація магістральних шляхів сполучення, запровадження інструментів аудиту і перевірки безпеки автомобільних доріг [10]. Досвід цієї неурядової організації було б доречно використовувати та впровадити їх механізми на території України, через вже існуючий алгоритм дій, необхідний для введення RAP у регіони.

У 2013 році Європейським представництвом RAP було розроблено Інвестиційний план безпечніших доріг в Україні [16]. Дослідження охоплювало дороги М12, М17 та М18, як національного значення, так і міжнародного значення, транзитні маршрути. Цей звіт був частиною глобальних зусиль щодо зниження смертності на дорогах та мав на меті допомогти Україні зосередитися на цій пріоритетній задачі щодо внеску безпечнішої дорожньої інфраструктури до 2020 року. Під час перевірки М12, М17, М18 був розроблений наступний рейтинг зірок для різних класів учасників дорожнього руху:

- пасажирів транспортних засобів, пішоходів, і велосипедистів. RAP оцінює дороги, де присутні учасники дорожнього руху – мотоциклістів було менше ніж на 0,5% мережі, тому не були оцінені.

- третина доріг оцінюється менше ніж 3 зірки для пасажирів, 9 з 10 ділянок оцінюють як менше 3-зіркових для пішоходів, а половина секцій, призначених для велосипедистів, оцінюють як 3 зірки.

Особливостями, які призводять до смерті та серйозних травм у разі аварії:

- відсутність лобового захисту;
- перехрестя, де можуть виникнути бічні удари під прямим кутом;
- небезпечні об'єкти, такі як незахищені дерева поблизу дороги.

Відповідні ділянки М12, М17 та М18 цього дослідження є дорогами міжнародного значення та потребують модернізації та реабілітації.

Дані цього дослідження були використані для зосередження на визначенні пріоритетів безпеки інфраструктури для транспортних засобів, пасажирів, пішоходів і велосипедистів. На карті пішохідних та інших ДТП у селах виявлена висока кількість аварій. Карта зіркового рейтингу показала, що третина мережі доріг оцінена менше ніж на 3 зірки для пасажирів та автомобілів і лише одна з восьми секцій, де зона очікування для пішоходів отримала оцінку у 3 зірки.

На ділянці від Тернополя до Умані та М18 у Криму спостерігалось збільшення відсотка 3-зіркових доріг і вище для пасажирів транспортних засобів і пішоходів, припускаючи контрзаходи для мінімізації ризиків.

Передбачалася орієнтовна вартість модернізації та відновлення по всій довжині цих коридорів – приблизно 50 мільйонів доларів США. Зменшення

втрат на пріоритетних ділянках буде близько 35%, і в результаті за 20 років буде врятовано близько 6300 постраждалих, якщо модернізувати ці коридори. [16]

Виходячи із зростаючої негативної статистики в Україні, важливим залишається удосконалення державного управління у сфері регулювання та мінімізації ризиків на автомобільних дорогах. На думку О. Висоцького, державне управління представляє собою вид діяльності держави, здійснення управлінського організуючого впливу шляхом використання повноважень виконавчої влади через організацію виконання законів, здійснення управлінських функцій з метою комплексного соціально-економічного та культурного розвитку держави, її окремих територій, а також забезпечення реалізації державної політики у відповідних сферах суспільного життя, створення умов для реалізації громадянами їх прав і свобод [17]. Державне управління є складовою політичного управління, тобто є процесом реалізації державної виконавчої влади як засобу функціонування будь-якої соціальної спільноти.

В Україні сфера безпеки дорожнього руху регулюється Конституцією України, Законом України «Про дорожній рух», Законом України «Про автомобільні дороги», Законом України «Про автомобільний транспорт».

Законом України № 200-IX від 17 жовтня 2019 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», прийнятим з метою імплементації положень Директиви (ЄС) Європейського парламенту та Ради № 2019/1936 «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» від 23.10.2019 року, в Україні запроваджується аудит та перевірка безпеки автомобільних доріг.

Аудит безпеки автомобільних доріг проводиться:

- 1) на стадії техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) - до проведення експертизи проекту при будівництві нової автомобільної дороги;
- 2) на стадії підготовки проекту або робочого проекту - до проведення експертизи проектів будівництва автомобільної дороги відповідно до класу наслідків об'єкта аудиту безпеки автомобільних доріг;
- 3) на стадії після введення в експлуатацію - протягом одного року з дня введення в експлуатацію.

Аудит безпеки автомобільних доріг є обов'язковим:

- 1) на міжнародних автомобільних дорогах – з 1 січня 2021 року;
- 2) національних автомобільних дорогах – з 16 травня 2022 року.

Постановою КМУ від 26 серпня 2020 р. № 752 внесено зміни до Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, відповідно до яких перед затвердженням проектів будівництва автомобільних доріг, що підлягають аудиту безпеки згідно із законом, для проведення їх експертизи до проектної документації щодо об'єкта аудиту додається звіт аудиту безпеки автомобільної дороги.

Перевірка безпеки автомобільних доріг проводиться на стадії експлуатації не рідше ніж один раз на три роки та є обов'язковою на автомобільних дорогах

загального користування (у законі не конкретизовано, з якого числа перевірка безпеки є обов'язковою).

Право проводити аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг мають особи, які пройшли підтвердження кваліфікації в органах з сертифікації персоналу, акредитованих у відповідній сфері згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності». До 1 січня 2021 року (для міжнародних автодоріг) та до 16 травня 2022 року (для національних автодоріг) аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг можуть проводити особи, які мають сертифікат на право проведення аудиту безпеки автомобільних доріг, чинний у державах – членах Європейського Союзу.

Підтвердження кваліфікації осіб, що здійснюють аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг, здійснюють підприємства, установи та організації, акредитовані у відповідній сфері згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності».

Результатом реалізації Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» стало прийняття низки нормативно-правових актів наведених у табл 1.

Таблиця 1

Перелік нормативно-правових актів прийнятих для реалізації Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг»

	Назва нормативно-правового акта	Стан підготовки нормативно-правового акта
1.	Порядок підтвердження кваліфікації осіб, які проводять аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг	Постанова КМУ від 23 грудня 2020 р. № 1316 «Про затвердження Порядку підтвердження кваліфікації осіб, які проводять аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг»
2.	Вимоги до програм підвищення кваліфікації осіб, які здійснюють аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг	Наказ Мінінфраструктури від 18.05.2021 № 268 «Про затвердження Вимог до програм підвищення кваліфікації осіб, які здійснюють аудит та перевірку безпеки автомобільних доріг», зареєстрований у Мін'юсті 29 червня 2021 р. за N 845/36467
3.	Порядок ведення, надання відомостей з реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг, включення до та виключення з реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг	Наказ Мінінфраструктури від 18.05.2021 № 267 «Про затвердження Порядку ведення, надання відомостей з реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг, включення до та виключення з реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг», зареєстрований у Мін'юсті 30 червня 2021 р. за N 863/36485

	Назва нормативно-правового акта	Стан підготовки нормативно-правового акта
4.	Кваліфікаційні характеристики двох професій: аудитор безпеки автомобільних доріг та спеціаліст з перевірки безпеки автомобільних доріг	Наказ Мінінфраструктури від 27.11.2020 № 803 «Про внесення змін до Випуску 69 "Автомобільний транспорт" Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників»
5.	Порядок проведення аудиту безпеки автомобільних доріг (включаючи вимоги до форми та змісту звіту)	Наказ Мінінфраструктури від 09.04.2021 № 204 «Про затвердження Порядку проведення аудиту безпеки автомобільних доріг», зареєстрований у Мін'юсті 2 червня 2021 р. за N 738/36360
6.	Порядок проведення перевірки безпеки автомобільних доріг (включаючи вимоги до форми та змісту звіту)	Наказ Мінінфраструктури від 18.05.2021 № 266 «Про затвердження Порядку проведення перевірки безпеки автомобільних доріг», зареєстрований у Мін'юсті 02 червня 2021 р. за № 737/36359
7.	Зміни до Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи (перед затвердженням проектів будівництва автомобільних доріг, що підлягають аудиту безпеки, для проведення їх експертизи до проектної документації щодо об'єкта аудиту додається звіт аудиту безпеки автомобільної дороги).	Постанова КМУ від 26 серпня 2020 р. № 752 «Про внесення змін до Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи»

Висновки. В умовах активного міжнародного співробітництва України з країнами Європейського Союзу відбувається гармонізація національної правової системи з європейським законодавством. Для кожної країни життя і здоров'я людини є найбільшою цінністю, тому пріоритетним завданням держави є збереження та мінімізація ризиків пошкоджень, які можуть виникнути в результаті дорожньо - транспортної пригоди, халатності, недбальства посадових осіб. Одним із дієвих засобів управління безпекою автомобільних доріг в системі публічного управління України є аудит безпеки автомобільних доріг. 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.

Впровадження аудиту безпеки автомобільних доріг повинно відбуватися з урахуванням досвіду провідних європейських держав. Завдяки прийнятому Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління безпекою автомобільних доріг», [3] та затвердженню нормативно-правових актів, необхідних для його виконання, в Україні зроблено перший крок з удосконалення публічного управління безпекою автомобільних доріг на основі європейського досвіду.. При цьому важливо розуміти, що забезпечувати безпеку автомобільних доріг важливо ще на доексплуатаційному етапі, шляхом залучення аудитора безпеки автомобільних доріг при їх проектуванні. Діяльність аудитора, знання і вміння якого підтверджено органом з сертифікації персоналу, акредитованих у відповідній сфері згідно із Законом України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» матиме наслідком скорочення можливих ризиків як для громадян, так і для держави, зменшення чисельності смертей та збитків на автомобільних дорогах.

Література:

1. Статистика Державної служби статистики України щодо переліку населення України станом на 2021 рік // База даних «Статистична інформація» / Держстат служби України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 21.12.2021).
2. Статистика Світового банку щодо переліку населення України станом на 2019 рік // Data Commons | Place Explorer. URL: https://datacommons.org/place/country/UKR?utm_medium=explore&mpop=count&popt=Person&hl=ru (дата звернення: 21.12.2021).
3. Офіційні дані Національної поліції України // Патрульна Поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 21.12.2021).
4. Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг : Закон України від 17 жовт. 2019 р. № 200-IX. 254к/96-ВР // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-20> (дата звернення: 21.12.2021).
5. Державне регулювання // Юридична енциклопедія: у 6 т. / ред. кол. Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. Київ: Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1998. Т. 2: Д-Й. 744 с.
6. Конвенція про дорожній рух 1968 року (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01 травня 1971 року та поправками від 28 вересня 2004 року) // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text (дата звернення: 21.12.2021).
7. Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 року : Указ Президії ВР УРСР від 25 квіт. 1974 р. № 2615-VIII // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902 (дата звернення: 21.12.2021).
8. Директива (ЄС) Європейського парламенту та Ради № 2019/1936 «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» від 23 жовт. 2019 р. // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj> (дата звернення: 21.12.2021).
9. Про правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. №1306 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 21.12.2021).
10. Непомнящий О.М. Управління безпекою автомобільних доріг: міжнародний досвід та вітчизняна практика // Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. 2021. Т. 32(71), № 5. С. 7-12.

11. Товстуха С. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні // Сайт Дніпропетровського регіонального інституту державного управління НАДУ. URL: [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf) (дата звернення: 21.12.2021).
12. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 13 листопада 2015 року). Київ, 2015. С. 37-43. URL: <http://www.tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropishchodoupravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu> (дата звернення: 21.12.2021).
13. Лопаткін С.В. Міжнародно-правові стандарти та досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху // Прикарпатський юридичний вісник. 2020. № 5(34). С. 156-159.
14. Чмирьова Л. Ю. Організаційна та техніко-технологічна модернізація автомобільного транспорту України // Вісник Інституту економіки та прогнозування. 2016. 2016. С. 40-46.
15. Сайт Міжнародної програми з оцінки доріг. URL: <https://irap.org/> (дата звернення: 21.12.2021).
16. Інвестиційний план безпечніших доріг, Підсумковий звіт EuroRAP за 2016 рік // Сайт The International Road Assessment Programme. URL: <https://irap.org/2016/12/ukraine-safer-roads-corridor-investment-plan-2/> (дата звернення: 21.12.2021).
17. Висоцький О. Ю., Висоцька О. Є., Шаров Ю. П. Основи державного управління: Конспект лекцій. Дніпропетровськ: НМетАУ, 2008. Ч. I. 52 с.

References:

1. Statistika Derzhavnoi sluzhbi statistiki Ukraïni shhodo pereliku naselennja Ukraïni stanom na 2021 rik [Statistics of the State Statistics Service of Ukraine on the census of Ukraine as of 2021]. www.ukrstat.gov.ua. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
2. Statistika Svitovogo banku shhodo pereliku naselennja Ukraïni stanom na 2019 rik [Statistics of the World Bank on the census of Ukraine as of 2019]. datacommons.org. Retrieved from https://datacommons.org/place/country/UKR?utm_medium=explore&mprop=count&popt=Person&hl=ru (data zvernennja: 21.12.2021). [in Ukrainian].
3. Oficijni dani Nacional'noi policiji Ukraïni [Official data of the National Police of Ukraine]. patrol.police.gov.ua. Retrieved from <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (data zvernennja: 21.12.2021). [in Ukrainian].
4. Zakon Ukraïni "Pro vnesennja zmin do dejakih zakoniv Ukraïni shhodo upravlinnja bezpekoju avtomobil'nih dorog" [The Law of Ukraine "On Amendments to Certain Laws of Ukraine on Road Safety Management"]. (n.d.). zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-20> [in Ukrainian].
5. Shemshuchenko, Ju. S. (1998). *Derzhavne reguljuvannja [State regulation]*. (Vols. 1-2). Kiïv [in Ukrainian].
6. Konvencija pro dorozhnij ruh 1968 roku (zi zminami ta dopovnennjami, vnesenimi Evropejs'koju ugodoju vid 01 travnja 1971 roku ta popravkami vid 28 veresnja 2004 roku) [Convention on Road Traffic of 1968 (as amended and supplemented by the European Agreement of May 1, 1971 and amendments of September 28, 2004)]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text [in Ukrainian].
7. Ukaz Prezidiï VR URSR "Konvencija pro dorozhni znaki ta signali 1968 roku" [Decree of the Presidium of the Verkhovna Rada of the USSR "Convention on Road Signs and Signals of 1968"]. (n.d.). zakon.rada.gov.ua. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902 [in Ukrainian].
8. Direktiva (ES) Evropejs'kogo parlamentu ta Radi «Pro upravlinnja bezpekoju dorozhn'oi infrastrukturi» [Directive (EU) of the European Parliament and of the Council "On road

infrastructure safety management”]. *eur-lex.europa.eu*. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj> [in Ukrainian].

9. Postanova Kabinetu Ministriv Ukraïni “Pro pravila dorozhn'ogo ruhu” [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “On traffic rules”]. (n.d.). *zakon.rada.gov.ua*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

10. Nepomnjashhij, O.M. (2021). Upravlinnja bezpekoju avtomobil'nih dorog: mizhnarodnij dosvid ta vitchiznjana praktika [Road safety management: international experience and domestic practice]. *Vcheni zapiski TNU im. V.I. Vernads'kogo. Serija: Derzhavne upravlinnja - Scientific notes of TNU. VI Vernadsky. Series: Public Administration*, 32(71), 5, 7-12 [in Ukrainian].

11. Tovstuha, S. (2011). Zastosuvannja evropejs'kogo dosvidu derzhavnogo upravlinnja bezpekoju dorozhn'ogo ruhu v Ukraïni [Application of European experience of state management of road safety in Ukraine]. *www.dridu.dp.ua*. Retrieved from [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf) [in Ukrainian].

12. Kozoriz, V. (2015). Dosvid kraïn Evropi shhodo upravlinnja bezpekoju dorozhn'ogo ruhu [Experience of European countries in road safety management]. Proceedings from: IX Mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia «Bezpeka dorozhn'ogo ruhu: pravovi ta organizacijni aspekti» – The Ninth International Scientific and Practical Conference « Road safety: legal and organizational aspects ». (pp. 37-43). Kiïv [in Ukrainian].

13. Lopatkin, S.V. (2020). Mizhnarodno-pravovi standarti ta dosvid evropejs'kih kraïn u sferi pravovogo reguljuvannja bezpeki dorozhn'ogo ruhu [International legal standards and experience of European countries in the field of legal regulation of road safety]. *Prikarpat'skij juridichnij visnik - Prykarpattia Legal Bulletin*, 5(34), 156-159 [in Ukrainian].

14. Chmir'ova, L. Ju. (2016). Organizacijna ta tehniko-tehnologichna modernizacija avtomobil'nogo transportu Ukraïni [Organizational and technical-technological modernization of motor transport of Ukraine]. *Visnik Institutu ekonomiki ta prognozuvannja - Bulletin of the Institute of Economics and Forecasting*, 40-46 in Ukrainian].

15. Sajt Mizhnarodnoï programi z ocinki dorog [The Website of the International Road Assessment Program]. <https://irap.org/> Retrieved from <https://irap.org/> [in Ukrainian].

16. Investicijnij plan bezpechnishih dorog, Pidsumkovij zvit EuroRAP za 2016 rik [Safer Roads Investment Plan, EuroRAP Final Report 2016]. *irap.org* Retrieved from <https://irap.org/2016/12/ukraine-safer-roads-corridor-investment-plan-2/> [in Ukrainian].

17. Visoc'kij, O. Ju., Visoc'ka, O. Ć., Sharov, Ju. P. (2008). *Osnovi derzhavnogo upravlinnja [Fundamentals of public administration]*. Dnipropetrovs'k: NMetAU [in Ukrainian].