

**Дідківський В'ячеслав Миколайович,**  
аспірант кафедри суспільного розвитку і суспільно-владних відносин,  
Національна академія державного управління при Президентові України,  
м. Київ  
ORCID 0000-0002-0761-2048

УДК 001.89

doi: 10.34213/tp.20.04.08

## ОСОБЛИВОСТІ МЕХАНІЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ ВЛАДНИХ ПОВНОВАЖЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Визначено особливості механізму реалізації повноважень органів влади України в частині забезпечення безпеки дорожнього руху. Наведено інструментарій, який застосовується (стратегічне планування шляхом прийняття програмних документів та взаємодії між органами влади на етапі їхньої реалізації), проведено моніторинг та визначено перспективні напрями реформування галузі, структури і порядку взаємодії органів влади. Запропоновано пріоритетні шляхи реформування механізму реалізації владних повноважень у сфері безпеки на автомобільному транспорті, враховуючи процес євроінтеграції та Угоду про асоціацію між Європейським Союзом та Україною, а також Стокгольмську декларацію, прийняту на Третій Глобальній міністерській конференції з питань безпеки дорожнього руху.

**Ключові слова:** владні повноваження, механізми реалізації, безпека руху, компетентний орган, комерційний транспорт.

**Постановка проблеми.** У зв'язку із всесвітньою тенденцією урбанізації та глобалізації останнім часом спостерігається постійне збільшення кількості транспортних засобів та, у свою чергу, інтенсивності дорожнього руху, унаслідок чого значно погіршуються такі показники, як кількість і тяжкість дорожньо-транспортних пригод. Кожна країна визначає для себе методи та шляхи боротьби з таким явищем, як аварійність, є країни, які успішно борються з цими викликами, понижаючи показники щороку, зменшуючи втрати як людських життів, так і валового внутрішнього продукту.

Враховуючи важливість забезпечення безпеки громадян та вагомість щорічних втрат, міжнародне співтовариство об'єдналось у своїх зусиллях та приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних та комплексних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму на дорогах. Останнім часом спостерігається координація зусиль, особливо в країнах Європейського Союзу (далі – ЄС), що значно підвищує їхню ефективність.

Відповідно до офіційної інформації Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем, та, враховуючи прогнози, у 2030 р. аварійність може стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі.

На жаль, в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним із найвищих в Європі (за результатами 2019 р. смертність складала 9,11 людей на кожні 100 тис. населення України), а рівень організації та забезпечення безпеки дорожнього руху залишається низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій [1]. За 2019 р. в Україні зареєстровано 160 675 дорожньо-транспортних пригод із постраждалими, у яких загинуло 3 454 та травмовано 32 736 осіб. У 2019 р. зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 6,4 % та травмованих у них осіб – на 6,4 % порівняно з 2018 р. Особливо тривожним є те, що понад 33 %

© Дідківський В. М., 2020

загиблих та травмованих у дорожньо-транспортних пригодах у 2019 р. – це пішоходи (1 261 особа загинула і 8 005 осіб травмовано). Велике занепокоєння викликає те, що за останній рік на дорогах України загинули 164 дитини віком до 18 років та 4 435 дітей травмовано, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [2].

За питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним із лідерів серед європейських країн. Наприклад, у середньому в країнах – членах ЄС (за даними 2017 р.) на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 р.) відповідно 8,22 %. Важливо також урахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод зазначені показники можуть не відображувати реальних цифр [Там само].

У дослідженнях аварійності в США було визначено такі цікаві факти: аварійність на дорогах є четвертим фактором за кількістю смертей, після серцевої недостатності, раку та респіраторних захворювань; значна кількість ДТП, що трапляються з людьми, трапляються на відстані до 3 км від їхнього дому; відповідно до інформації Департаменту транспорту США, чоловіки більш схильні до потрапляння в ДТП; при використанні ременю безпеки вірогідність смерті у випадку ДТП скорочується до 50 %; зменшення швидкості керування авто на 1 км зменшує ризик потрапляння в ДТП на 2 %; після запровадження жорстких заходів із запобігання керуванню авто в нетверезому стані аварійність зменшилась на 20 %; використання велосипедистом (мотоциклістом) шолому збільшує вірогідність вижити в разі ДТП на 45 %; найбільш небезпечна категорія водіїв – молоді водії тощо.

Отже, у разі нестандартного підходу до аналізу відкриваються нові можливості для нових рішень та локальних дій, що можуть бути не менш ефективними, ніж стратегічні й комплексні заходи [3].

Мінімізація показників аварійності та наслідків у масштабах країни залежить від багатьох факторів. У першу чергу це питання ефективності реалізації владних повноважень та взаємодії органів влади.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичні та практичні аспекти у сфері безпеки дорожнього руху є предметом аналізу вітчизняних та зарубіжних науковців і практиків, таких як Ю. Гержд, В. Коськовецький, А. Кашканов, О. Грисюк, О. Лопух, О. Придатко, доктор Вольфганг Фастенмаєр, І. Рітчер, Р. Ортіз та ін.

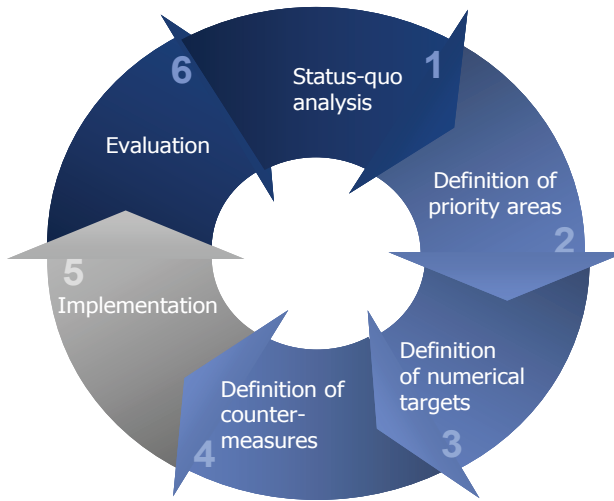
Проте недостатньо вивченим є питання ефективності механізму реалізації владних повноважень органами влади (як на центральному, так і на місцевому рівні), а саме питання взаємодії органів влади на всіх рівнях, особливо гостро це питання стоїть щодо кооперації між центральними та місцевими органами влади, а також причин недостатнього рівня якості виконання програмних документів.

**Мета статті** полягає в дослідженні інструментарію з удосконалення механізму реалізації владних повноважень у сфері безпеки на автомобільному транспорті.

**Виклад основного матеріалу.** Забезпечення безпеки дорожнього руху – одне з ключових завдань держави, з цією метою відбувається розподіл владних повноважень серед органів влади та забезпечуються фінансування

заходів у межах 5 % обсягу фінансування дорожнього фонду та надходжень до державного бюджету. Ключовим документом є стратегія, що затверджується Кабінетом Міністрів України (КМУ), після якої приймається план дій та програма, якою чітко визначається перелік заходів, їхніх виконавців, терміни виконання та обсяги фінансування.

Процесом забезпечення безпеки дорожнього руху слід керувати, як і будь-яким процесом промислового виробництва: після обґрунтованого оцінювання проблем та встановлення амбітних – але досяжних – кількісних цілей, розроблення та реалізація заходів повинно постійно контролювати та оцінювати вплив їх на безпеку дорожнього руху. Тільки такий регулярний контроль якості може забезпечити ефективне вкладення коштів платників податків, надасть явний результат та відчутний ефект. Цей процес можна зобразити у так званому колі управління безпекою дорожнього руху (рисунок).



Рисунок

Першим етапом є оцінювання стану забезпечення безпеки дорожнього руху, після чого необхідно здійснити оцінювання пріоритетних напрямів діяльності, визначити чітку кількість цілей та перейти до їхньої імплементації. У ході імплементації необхідно постійно здійснювати моніторинг стану виконання та ефективності впровадження цих заходів. Саме така системність була запропонована експертами ЄС під час запровадження проєкту технічної допомоги Twinning “Підтримка у посиленні безпеки автомобільних вантажних та пасажирських перевезень” у 2010 р. [4].

Кожен з етапів має бути скоординований органом влади, відповідальним за безпеку дорожнього руху в Україні. Без системної координації єдиним органом влади буде створено прецедент для самодіяльності кожного з міністерств, що негативно впливатиме на потенційний результат в масштабах держави. На жаль, юридично сьогодні не визначено такого органу. Фактично розробленням Стратегії безпеки дорожнього руху та її імплементацією займається Міністерство інфраструктури України, але практично функціональність системи органів державної влади розпорошено, а безпека дорожнього руху – значно ширше поняття, ніж передбачено таким програмним документом, як Стратегія.

У зв'язку з викладеним важливим питанням є створення окремого органу, який може мати різну організаційну структуру, або взагалі формат координаційної ради, до складу якої обов'язково мають увійти очільники (або принаймні їхні заступники) таких органів, як Міністерство внутрішніх справ, Міністерство інфраструктури, Міністерство охорони здоров'я України, Національна поліція України, Державна служба України з безпеки на транспорті, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державне агентство автомобільних доріг, Державне агентство України з інфраструктурних проєктів тощо. Очолювати таку раду має Прем'єр-міністр України, координацію її діяльності має забезпечувати профільний віце-прем'єр-міністр. Така структура нівелюватиме політичний елемент прийняття будь-яких рішень, що значно пришвидшить їхні запровадження та фінансування. Така практика існує в багатьох країнах ЄС та свого часу мала місце на теренах України (квітень 2016 р. – серпень 2019 р.).

Наразі якраз здійснюється розроблення нової стратегії безпеки дорожнього руху (враховуючи що чинна Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху, затверджена розпорядженням КМУ від 14 червня 2017 р. № 481-р, буде діяти до кінця поточного року [5]).

Стратегічно даний документ має бути сфокусовано на реформуванні та зміні наявної ситуації на краще, адаптації процесів допуску до ринку, державного нагляду та контролю, якості інфраструктури до вимог і стандартів країн ЄС.

Метою стратегії має бути зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Стосовно саме механізму реалізації владних повноважень, або державного управління, які має бути враховано як напрями діяльності в рамках Стратегії, необхідно врахувати:

- формування спільного підходу щодо концепції єдиного органу з безпеки дорожнього руху в частині його організаційної структури, чисельності, правових засад функціонування, повноважень, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики в зазначеній сфері, зокрема передбаченої Стратегією, у т. ч. координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади;

- запровадження та реалізація ключових засад системи управління безпекою дорожнього руху, а саме: план дій, державна програма з визначенням ключових складників, кількісних показників, конкретних цілей та проміжним і щорічним оцінюванням результатів;

- удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з урахуванням євроінтеграційного вектора та з метою забезпечення відповідності до найкращих стандартів, що діють в країнах Європи;

- удосконалення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху з метою посилення відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників;

- розроблення та запровадження єдиної національної бази даних, яка об'єднає інформацію стосовно реєстрації транспортного засобу, вчинення правопорушення, права водія, санкції відносно перевізників, що значно сприятиме підвищенню ефективності роботи правоохоронних органів;

– розроблення та запровадження комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та необхідних програм із безпеки дорожнього руху;

– посилення роботи в напрямі наукових та науково-технічних досліджень із метою посилення інституційної спроможності органів влади в забезпеченні безпеки дорожнього руху та створення ризикоорієнтованої системи в масштабах держави;

– активізація участі України в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язано з питаннями безпеки дорожнього руху;

– залучення міжнародних експертів із безпеки дорожнього руху для обміну досвідом;

– запровадження на загальнодержавному рівні та рівні суб'єктів господарювання ДСТУ ISO 39001:2015 “Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування”;

– адаптація об'єктів транспортної інфраструктури для потреб маломобільних груп населення з урахуванням концепції розумного дизайну;

– модернізація електронних реєстрів транспортних засобів з урахуванням створення єдиної національної бази даних;

– реформування системи страхування в галузі автомобільного транспорту.

Окремим, але не менш важливим є питання реформування системи обліку даних стосовно дорожньо-транспортних пригод, причин та наслідків. Це є фундаментальним принципом для проведення подальших досліджень та аналізу, що надасть можливість вжиття максимально ефективних заходів із запобігання аварійності на автомобільному транспорті.

Отже, враховуючи вищевикладене, необхідно звернути увагу на таке:

– удосконалення та реформування системи збирання та оброблення даних стосовно дорожньо-транспортних пригод (необхідно збільшити кількість критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків), що в подальшому надасть можливість проведення ґрунтовного аналізу та наукових досліджень ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання якісних рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності запровадження їх;

– розроблення та запровадження схеми аналізу дорожньо-транспортних пригод, у т. ч. розслідування дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;

– запровадження єдиного підходу у формуванні аналітичних даних, розроблення системи обміну, узагальнення та аналізу даних, отриманих від закладів охорони здоров'я, із чіткою класифікацією за видами та ступенями тяжкості отриманих травм, із метою формування інформативних статистичних даних;

– запровадження електронних баз даних і здійснення онлайн-обміну інформацією між усіма наявними та новоствореними суміжними базами даних та забезпечення, у встановленому порядку, доступу заінтересованих сторін до них. Головним питанням в ефективності та достовірності баз даних є якість наповнення їх.

Таким чином, від реалізації Стратегії держава отримає:

– збереження життя та здоров'я громадян України;

– зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їхньої тяжкості, як наслідок – чисельності загиблих та травмованих унаслідок дорожньо-транспортних пригод;

- зменшення соціальних та економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод;
- посилення інституціональної спроможності органів влади для формування та реалізації державної політики із безпеки дорожнього руху;
- можливість забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху відповідно до норм та вимог директив ЄС;
- зменшення негативного впливу транспортних засобів на навколишнє природне середовище, у першу чергу в населених пунктах;
- підвищення рівня сумлінності в дотриманні правил дорожнього руху його учасниками;
- мінімізацію корупційних ризиків від реалізації владних повноважень органами державної влади у сфері безпеки дорожнього руху;
- покращання інвестиційної привабливості України та її статусу транзитної держави;
- підвищення рівня правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху.

Але для досягнення цілей важливим фактором є успішна та ефективна взаємодія між бенефіціарами на основі їхніх повноважень та інституційної спроможності, рівня фінансування, швидкості проходження процедури погодження. Для кращого розуміння важливості цих питань звернімо увагу на звіт громадської організації “Товариство учасників руху” про результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р., затверджений розпорядженням КМУ від 25 травня 2011 р. № 480-р.[6] , а також План заходів щодо реалізації цієї Стратегії, затверджений розпорядженням КМУ від 21 березня 2012 р. № 140-р. [7].

Якщо формально оцінити результати виконання Стратегії, то з 68 завдань, передбачених Планом заходів з реалізації Стратегії, було виконано 19, виконано частково 26, не виконано взагалі – 23 завдання. Отже, за чотири роки Стратегію було виконано менш ніж на третину. Реалізація Стратегії активізувала певною мірою діяльність урядових та неурядових організацій у частині забезпечення безпеки дорожнього руху. Також було здійснено певні кроки з покращання законодавства у транспортно-дорожньому комплексі, але необхідно підкреслити той факт що не було досягнуто суттєвого прогресу за жодним із напрямів, передбачених Планом заходів, а найголовніше – не вдалося досягнути поставленої мети, а саме: забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та суттєвого зменшення людських втрат і фінансових збитків унаслідок ДТП.

За офіційними даними, протягом чотирьох років реалізації Стратегії в Україні сталося понад 700 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло майже 20 тис. осіб і ще понад 250 тис. було травмовано. Фінансові й соціально-економічні збитки від численних дорожньо-транспортних пригод в Україні навіть ніхто не рахував, оскільки Уряд досі не запровадив методику таких розрахунків [8].

Для оцінювання економічних показників ефективності та обсягів фінансування заходів безпеки дорожнього руху в багатьох країнах світу запроваджено розрахунок вартості життя людини, що надає можливість детального прорахунку втрати ВВП країни, враховуючи втрату працездатності, видатки на

лікування та реабілітацію (якщо випадок ДТП не є летальним) та інших втрат, що, у свою чергу, враховується при бюджетуванні заходів та оцінюванні їхньої ефективності в економічному еквіваленті. Різні країни використовують різні підходи залежно від економічної моделі, концепції функціонування державної системи управління безпекою на автомобільному транспорті, ментальності та навіть історичних факторів. До відповідного принципу та економічної моделі побудови системи фінансування стратегії та програми безпеки дорожнього руху необхідно прийти й Україні [9].

Тобто факт прийняття стратегічного документа не є ключовою запорукою успіху, а є тільки декларуванням про наміри досягнення цілей та завдань.

19–20 лютого в Стокгольмі (Швеція) відбулася III Глобальна міністерська конференція з безпеки дорожнього руху, основною метою якої стало визначення Глобальних цілей у сфері безпеки дорожнього руху у світі до 2030 р. Захід відбувся за ініціативою ВООЗ та за підтримки уряду Швеції. Участь у конференції взяли понад 1 700 делегатів зі 140 країн світу, зокрема і з України [10].

Делегатами одногослосно була підтримана теза, що смертність на дорогах світу все ще залишається на неприйнятно високому рівні: відповідно до оцінок експертів, щорічні втрати досягають 1,35 млн осіб, травмуються до 50 млн осіб, що зробило аварійність восьмою причиною смертності в усьому світі серед населення будь-якого віку та причиною номер один для дітей та молоді віком від 5 до 29 років. Щорічні втрати ВВП становлять у середньому 3 %, що робить аварійність також значним негативним економічним чинником. Але якщо брати економічні втрати в Україні, то здійснити відповідний розрахунок не вбачається можливим у зв'язку з відсутністю обґрунтованого розрахунку вартості життя.

Відповідно до прогнозів ВООЗ, до 2030 р. аварійність на автомобільних дорогах стане п'ятою причиною смертності серед населення світу.

Важливим меседжем цієї конференції є необхідність і нагальність розроблення спільного підходу у вирішенні проблеми аварійності на автомобільних дорогах, що можливе тільки з об'єднанням зусиль на найвищому політичному рівні, за випадку реалізації науково обґрунтованих стратегій, з обов'язковим залученням фахівців приватного сектора, наукових установ, професійних об'єднань, громадських організацій та запровадженням системної пропаганди через засоби масової інформації.

Заключним зверненням та меседжем конференції стало: “Розуміючи всю важливість моніторингу та звітності щодо прогресу в досягненні наших спільних цілей та корекції факторів ризику у сфері безпеки дорожнього руху, закликаємо Всесвітню організацію охорони здоров'я:

– продовжувати збирання та надання щорічних звітів щодо стану безпеки дорожнього руху у світі;

– до 2024 р. надати звіт щодо найбільш розповсюджених та перевічених країнами стратегій і тактик зменшення рівня смертності внаслідок ДТП.

Закликаємо упродовж наступного десятиліття провести перше засідання вищого рівня Генасамблеї ООН з безпеки дорожнього руху на рівні голів держав та урядів з метою мобілізації політичного лідерства, налагодження міжнародного та міжсекторального співробітництва в напрямках, визначених цією Декларацією, заради зменшення рівня травматизму та смертності внаслідок ДТП на 50 % до 2030 р. та на шляху до Vision Zero”.

Ця конференція є найбільш яскравим прикладом оцінки важливості питання безпеки дорожнього руху на світовому рівні, об'єднання та консолідації всієї світової спільноти навколо мінімізації втрат від наслідків дорожньо-транспортних пригод [10].

Отже, питанням безпеки дорожнього руху стурбована вся світова спільнота, враховуючи масштаби втрат та соціальну значущість цього питання. Для його вирішення потрібна як внутрішня, так і зовнішня консолідація зусиль, чіткий і узгоджений вектор руху й аполітичність такого пріоритету, як безпека життя і здоров'я громадян.

**Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі.** Проведений аналіз інструментарію з удосконалення механізму реалізації владних повноважень у сфері безпеки на автомобільному транспорті показав певну неефективність чинної системи відносин органів влади із зазначених вище питань, відсутність спільної координації та прогнозування й роботи на упередження, складність прийняття рішень та їхньої реалізації, відсутність для цього розгорнутих аналітичних даних, особливо це стосується економічного складника в частині аналізу втрат ВВП та релевантності запропонованих заходів цим втратам.

На нашу думку, основними причинами виникнення проблеми є:

- недостатній рівень координації між органами влади, відповідальними за безпеку руху в широкому розумінні цього поняття, у межах повноважень кожного з них, а також єдиного бачення вирішення комплексних завдань;
- недосконалість нормативно-правової бази та чинного законодавства;
- відсутність єдиного бачення стратегічного напрямку та стандарту забезпечення безпеки дорожнього руху;
- недосконалість аналітичних даних, як наслідок – оцінювання та аналіз аварійності та втрат відбуваються зі значними втратами важливих сегментів. Відсутнє оцінювання вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод як елемент економічного аналізу;
- відсутність комплексного та єдиного підходу в питанні фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, мінімізації наслідків;
- те, що інтенсивність транспортного та пішохідного руху значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі;
- недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для маломобільних груп населення;
- невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо в зонах населених пунктів;
- незадовільний рівень кваліфікації водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю діяльності автошкіл;
- недосконалість порядку та недостатній рівень здійснення контролю додержання законодавства в частині правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість.

Враховуючи викладене, на наступному етапі дослідження доцільно сфокусувати увагу на двох напрямках: допуск до ринку комерційного транспорту як одна з ключових функцій держави щодо запобігання аварійності та введення економічного аналізу до складника безпеки дорожнього руху.



**Список використаних джерел\***

1. World Health Organization. Global health observation, road traffic injuries. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019 / Офіційний сайт Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
3. Carsoid. TOP 20 SURPRISING AND SCARY FACTS ABOUT ROAD ACCIDENTS. Car Reviews & News 2020. URL: <https://carsoid.com/transport-links-road-accidents/>.
4. Final Report of Twinning project Support to strengthening of Road Freight and Passenger Transport Safety in Ukraine. Drawn up by Klaus MACHATA and Eric HOYRUP. 2010.
5. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.
6. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-%D1%80>.
7. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/140-2012-%D1%80>.
8. Звіт про результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року. "Товариство учасників руху". Харків, 2015. URL: [http://tur.org.ua/sites/default/files/gromad.\\_monitoryng\\_strategiyi\\_bdr.pdf](http://tur.org.ua/sites/default/files/gromad._monitoryng_strategiyi_bdr.pdf).
9. Semantic Scholar. Overseas Road Note10 Costing Road Accidentsin Developing Countries. published 2001. URL: <https://www.semanticscholar.org/paper/OVERSEAS-ROAD-NOTE-10-COSTING-ROAD-ACCIDENTS-IN/b1ab1a794992e7520d09ffa5b1a602dd2314fe7e#paper-header>.
10. International Transport Forum. 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals. 2020. URL: <https://www.itf-oecd.org/3rd-global-ministerial-conference-road-safety-achieving-global-goals-2030>.

\*Список побудовано в порядку посилань.

**Didkivskiy V. M.,**

*Postgraduate Student of Social and Public-Power Relations Development, NADU, Kyiv  
ORCID 0000-0002-0761-2048*

**PECULIARITIES OF THE MECHANISM OF IMPLEMENTATION OF POWERS  
IN THE FIELD OF SAFETY ON MOTOR TRANSPORT**

The article defines the features of the mechanism and the process of realization the powers of the authorities of Ukraine in terms of road safety. The tools used are defined (strategic planning by adopting program documents and interaction between authorities at the stage of their implementation), monitoring was conducted and prospects for reforming the issue are outlined. Priority areas for reform have been proposed, taking into account the European integration process and the Association Agreement between the European Union and Ukraine, as well as the Stockholm Declaration adopted at the Third Ministerial Conference on Road Safety, held on February 20, 2020.

The state mechanism of powers realization in the road transport safety field is comprehensive issue and depend on efficiency of cooperation between many stakeholders. In that point of view, it is important to have common approach to this issue, what should be designed in strategy of road Safety.

With regard to best practices of EU members, we should accelerate reforms to receive clear results in short terms, it means legal base, employee competence, provision of technical means etc. The current condition in RS sector is simply not so excellent and needs deep modernization.

All that should be reflected in new draft of road safety Strategy and practically implemented by authority on all levels, from state to local, in this case the main issue is strong cooperation should be permanently present, without any political wheels.

The main or even key document is Strategy of road traffic safety, which contain political direction and strategical issues for future development and implementation. Not less important, but more detailed are Action Plan and Program for road safety, designed for years with identification of responsibilities, deadlines volume of financing etc.

All of these documents are good tools for systematic and pragmatic reforms with permanent and common approach philosophy. But the biggest complication is absence of strong cooperation and fragmentation of responsibilities of state authorities. One of the best but not only one solution is creation of responsible authority or council, which will provide such activity daily.

**Keywords:** powers, implementation mechanism, traffic safety, competent authority, commercial transport.

### Reference

1. World Health Organization. Global health observation, road traffic injuries. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
2. Official website of the National Police. Official statistic of road accidents since 01.01.2019 to 31.12.2019 period. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].
3. Carsoid. TOP 20 SURPRISING AND SCARY FACTS ABOUT ROAD ACCIDENTS. Car Reviews & News 2020. URL: <https://carsoid.com/transport-links-road-accidents/>
4. Final Report of Twinning project Support to strengthening of Road Freight and Passenger Transport Safety in Ukraine. Drawn up by Klaus MACHATA and Eric HOYRUP. 2010.
5. Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80> [in Ukrainian].
6. Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-%D1%80> [in Ukrainian].
7. Official website of the Verkhovna Rada of Ukraine. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/140-2012-%D1%80> [in Ukrainian].
8. Report of the monitoring over execution of the Road Safety Strategy up to 2015. Society of road traffic participants. (2015). Kharkiv. URL: [http://tur.org.ua/sites/default/files/gromad\\_monitoryng\\_strategiyi\\_bdr.pdf](http://tur.org.ua/sites/default/files/gromad_monitoryng_strategiyi_bdr.pdf) [in Ukrainian].
9. Semantic Scholar (2001). Overseas Road Note10 Costing Road Accidentsin Developing Countries URL: <https://www.semanticscholar.org/paper/OVERSEAS-ROAD-NOTE-10-COSTING-ROAD-ACCIDENTS-IN/b1ab1a794992e7520d09ffa5b1a602dd2314fe7e#paper-header>.
10. International Transport Forum. (2020). 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals. URL: <https://www.itf-oecd.org/3rd-global-ministerial-conference-road-safety-achieving-global-goals-2030>.

*Надійшла до редколегії 20.11.2020 р.*