

УДК: 351.81

DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-75-2-25-34>



Спринцев Пилип Сергійович,
кандидат юридичних наук, доцент
(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9790-9565>



Червінчук Андрій Васильович,
кандидат юридичних наук
(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

РЕАЛІЗАЦІЯ В УКРАЇНІ ГЛОБАЛЬНИХ ЦІЛЕЙ ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ 2011–2020 РР.

Статтю присвячено дослідженню питань реалізації в Україні глобальних цілей Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. Констатовано, що передумовою ухвалення резолюції Генеральної Асамблеї ООН № 64/2551, якою було проголошено проведення Десятиліття, було те, що відповідно до проведеного аналізу майже 1,3 мільйона людей щорічно стають жертвами дорожньо-транспортних пригод, а його метою визначено зменшення смертності від ДТП на 50 відсотків до 2020 року. Визначено ключові елементи діяльності національних і місцевих органів державного управління, запропоновані у Глобальному плані проведення Десятиліття. Здійснено аналіз динаміки стану дорожньо-транспортного травматизму в Україні за 2010–2020 роки. Досліджено вплив запроваджених державою заходів на стан дорожньо-транспортного травматизму і з'ясовано реальні показники смертності та травматизму на автомобільних шляхах України. Доведено, що вжиті заходи не повною мірою відповідають змісту стратегічних рішень, що приймаються на міжнародному рівні. Результати запроваджених в Україні державних ініціатив хоч і окреслили тенденцію до стабілізації дорожньо-транспортного травматизму, однак не забезпечили навіть середньоєвропейського рівня динаміки зменшення аварійності на автомобільних шляхах.

Ключові слова: безпека дорожнього руху; дорожньо-транспортний травматизм; Десятиліття дій.

Постановка проблеми. У всьому світі понад 1,35 мільйона людей щороку втрачають життя в автомобільних аваріях, ще десятки мільйонів отримують різного ступеня травми. З початку 2000-х років питання безпеки дорожнього руху міжнародною спільнотою було визнано першочерговим. Організація Об'єднаних Націй (далі – ООН), Світова організація охорони здоров'я та Світовий банк поставили цю проблему на порядок денний. Керуючись цілями сталого розвитку з амбіційною метою зменшення смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на 50 %, Генеральною Асамблеєю ООН схвалено Глобальний план проведення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. До впровадження запланованих заходів долучилася й Україна. Однак рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП на автошляхах України залишається одним із найвищих серед європейських країн.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання забезпечення безпеки дорожнього руху неодноразово ставали предметом досліджень провідних вітчизняних учених-адміністративістів: В. Б. Авер'янова, О. Ф. Андрійко, О. М. Бандурки, В. М. Бевзенка, А. І. Берлача, Ю. П. Битяка, А. С. Васильєва, В. М. Гаращука, І. П. Голосніченка, Є. В. Додіна, Р. А. Калюжного, С. В. Ківалова, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, С. Ф. Константінова, О. В. Кузьменко, Є. В. Курінного, В. І. Курила, М. В. Лошицького, Д. М. Лук'янця, Р. С. Мельника, О. М. Музичука, Н. Р. Нижник, В. І. Олефіра, О. І. Остапенка, В. П. Петкова, С. В. Петкова, Р. М. Пилипіва, О. П. Рябченко, С. Г. Стеценка, А. О. Собакаря, В. К. Шкарупи та інших.

Метою наукової статті є визначення ефективності державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на основі аналізу запроваджених в Україні протягом Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. заходів, зарубіжного досвіду та реальних показників дорожньо-транспортного травматизму.

Виклад основного матеріалу. Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. (далі – Десятиліття) було проголошено 02 березня 2010 року резолюцією Генеральної Асамблеї ООН № 64/2551. Передумовою ухвалення цього важливого міжнародного документа стало те, що відповідно до проведеного аналізу майже 1,3 мільйона людей щорічно стають жертвами дорожньо-транспортних пригод. До того ж близько п'ятдесяті мільйонів людей отримують унаслідок аварій не смертельні травми, які є основною причиною тимчасової непрацездатності. Дорожньо-транспортний травматизм є однією з трьох головних причин смерті осіб віком від 5 до 44 років.

Метою Десятиліття було визначено зменшення смертності від дорожньо-транспортних пригод на 50 відсотків до 2020 року [1].

Згідно з Глобальним планом здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. діяльність протягом Десятиліття має відбуватися на місцевому, національному, регіональному і глобальному рівнях, проте в центрі уваги насамперед будуть знаходитися заходи на національному та місцевому рівнях. У рамках правових механізмів національних і місцевих органів державного управління країн пропонується здійснювати діяльність за такими напрямками:

1) управління безпекою дорожнього руху – напрям, що передбачає приєднання до правових актів ООН та їх здійснення в повному обсязі, заохочення розробки регіональних актів з безпеки дорожнього руху, сприяння у створенні багатосекторальних партнерств і призначення головних установ, здатних розробити й очолити забезпечення національних стратегій, планів і цільових орієнтирів у сфері безпеки дорожнього руху, що спираються на збір даних і доказові дослідження, для оцінки організації контрзаходів і моніторингу здійснення та ефективності;

2) безпечніші дороги та мобільність – напрям, підґрунтям якого є посилення безпеки та захисних властивостей автомобільних доріг на благо всіх користувачів доріг,

особливо найбільш вразливих з них, таких як пішоходи, велосипедисти та мотоциклісти. Це може бути досягнуто завдяки реалізації різних угод у сфері дорожньої інфраструктури в межах ООН, проведенню оцінки дорожньої інфраструктури й удосконаленню планування, проєктування, будівництва та експлуатації доріг з урахуванням вимог безпеки;

3) безпечніші транспортні засоби – цей напрям передбачає заохочення повсюдного впровадження та вдосконалених технологій забезпечення безпеки дорожніх транспортних засобів стосовно як пасивної, так й активної безпеки шляхом гармонійного поєднання відповідних глобальних стандартів, програм інформування споживачів і стимулів для прискорення використання нових технологій;

4) безпечніша поведінка користувачів автомобільних доріг – згідно з цим напрямом мають бути розроблені комплексні програми поліпшення поведінки користувачів доріг, що передбачають послідовне або зростаюче забезпечення дотримання законів і стандартів у сфері безпеки руху в поєднанні з інформуванням та навчанням громадськості з метою підвищення показників користування ременями безпеки та шоломами, а також скорочення випадків керування транспортними засобами в нетверезому стані, перевищення швидкості та інших факторів ризику;

5) відповідні заходи після аварій – напрям, який передбачає підвищення оперативності реагування на екстрені ситуації, спричинені аваріями, і поліпшення здатності систем охорони здоров'я та інших систем забезпечення належної невідкладної медичної допомоги й більш тривалої реабілітації для постраждалих у ДТП [2].

Досягненню цілей Глобального плану здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. має сприяти державна політика у сфері безпеки дорожнього руху з притаманними їй формами та методами. На думку А. О. Собакаря, її реалізація постає водночас і як процес, і як результат науково обґрунтованої та системно організованої діяльності керівних органів держави й органів місцевого самоврядування щодо створення та вдосконалення ефективних і дієвих механізмів правового регулювання з подальшим втіленням у життя основних засад організації впорядкованості дорожнього руху. Вона охоплює заходи не лише правового, а й соціального, медичного, культурного, економічного та іншого характеру, і внаслідок цього передбачає участь в її практичній реалізації широкого кола суб'єктів – центральних і галузевих органів виконавчої влади, закладів освіти, охорони здоров'я, правоохоронних органів та органів місцевого самоврядування [3].

Державне управління у сфері безпеки дорожнього руху становить організовану державою сукупність державних органів, громадських організацій, посадових осіб та окремих громадян, об'єднаних цілями та завданнями щодо забезпечення ефективного управління дорожнім рухом, мінімізації дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків, збереження життя та здоров'я учасників дорожнього руху, які здійснюють узгоджену діяльність у межах чинного законодавства України. Головною метою державного управління у сфері безпеки дорожнього руху є створення ефективних державно-управлінських механізмів, що гарантовано забезпечуватимуть захист суспільства від ДТП та їх соціальних наслідків.

Державне управління у сфері забезпечення дорожнього руху, на думку Л. М. Корнути, має ґрунтуватися на засадах:

- 1) законодавчого забезпечення безпеки дорожнього руху;
- 2) ефективності та цілеспрямованості заходів з мінімізації дорожньо-транспортних пригод;
- 3) соціальної свідомості населення з питань необхідності неухильного дотримання правил дорожнього руху;
- 4) координації та контролю органів державної влади за станом безпеки дорожнього руху [4].

Однак нинішній стан закріплення повноважень органів державної влади у сфері забезпечення дорожнього руху не відповідає вимогам часу та своєчасності законодавчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [5].

Як слушно зауважив В. В. Доненко, за роки незалежності в Україні сформовано відповідні нормативну базу та організаційну структуру, що забезпечують безпеку дорожнього руху. З моменту прийняття законів та створення організаційних структур внесено численні зміни та доповнення до чинного законодавства та у структуру й функціональну спрямованість органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху. Здійснювалися спроби законодавця як лібералізувати, так і посилити адміністративну відповідальність за порушення у цій сфері, однак суттєвих позитивних зрушень це не дало [6].

Підсилює гостроту проблеми системна криза державної політики, що вже протягом багатьох років не дозволяє хоча б наблизитися до європейського рівня безпеки експлуатації транспортних засобів.

Прикро констатувати, що пріоритетні напрями державної політики забезпечення безпеки дорожнього руху, стратегічних орієнтирів розвитку сфери дорожньої безпеки на загальнодержавному рівні були обговорені лише на шостому році Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху – 23 грудня 2015 року – під час парламентських слухань на тему «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху». Їх учасники ухвалили рекомендації Президентові України, Верховній Раді України, Кабінету Міністрів України, місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування. Стратегічною метою запропонованих заходів було встановлено комплексне реформування системи організації безпеки дорожнього руху в Україні, спрямованої на зменшення показників смертності та травмування людей на дорогах України до 2020 року на 30 відсотків порівняно з 2015 роком [7].

Незважаючи на визначену під час парламентських слухань особливу актуальність питань забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху та невідкладність ухвалення управлінських рішень державного рівня, майже півтора року знадобилося Урядові України для схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (далі – Стратегія) розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р.

Головною метою Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків ДТП 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. Стратегія передбачає цілу низку заходів з удосконалення системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Основними з них є:

- утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху;
- запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державної програми, плану заходів, ключових складових, оцінки результатів тощо;
- удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності та забезпечення відповідності нормативно-правової бази європейським стандартам;
- підвищення відповідальності злісних порушників правил дорожнього руху;
- створення єдиної національної бази даних, що об'єднує всі обліки: від отримання посвідчення водія та реєстрації транспортних засобів до накладення адміністративних стягнень;
- розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху;
- проведення наукових досліджень у сфері дорожньої безпеки;
- поглиблення міжнародної співпраці у транспортній галузі;

- посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху;
- створення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху та забезпечення ефективного використання його коштів;
- запровадження обов'язкового фінансування національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до виконання програм з безпеки дорожнього руху;
- забезпечення доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;
- підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання;
- визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху [8].

Схвалення Стратегії хоч і стало вагомим кроком на шляху досягнення успішного забезпечення безпеки дорожнього руху, однак цей крок має бути підкріплений імплементацією міжнародного досвіду в національне законодавство, адже вона дасть змогу вдосконалити реалізацію галузевих пріоритетів на національному, регіональному й місцевому рівнях, уникнути помилок, прорахунків, передбачити шляхи їх вирішення, обрати найбільш ефективні засоби для досягнення поставлених цілей та завдань [9].

План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року був затверджений майже через рік, 28 березня 2018 року, рішенням Кабінету Міністрів України № 231-р, тобто за 2 роки 9 місяців до завершення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху. Він передбачав комплекс заходів, спрямованих на:

- удосконалення системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод;
- підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури;
- підвищення рівня безпечності транспортних засобів;
- покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв;
- підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом;
- покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;
- удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод;
- забезпечення дотримання Правил дорожнього руху [10].

Для реалізації зазначеного плану Постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435 затверджено Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, виконання якої мало б забезпечити:

- підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження негативних наслідків (соціальних та економічних втрат і збитків) від аварійності на дорогах держави;
- підвищення ефективності державної системи управління безпекою дорожнього руху;
- ефективне використання кадрового потенціалу та наявних технічних і фінансових ресурсів для реалізації заходів у сфері безпеки дорожнього руху;

- покращення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпеки та їх відповідність високим світовим та європейським стандартам безпеки;
- покращення умов руху транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі;
- зменшення кількості місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та небезпечних для руху ділянок доріг;
- підвищення ефективності системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху;
- дотримання правил дорожнього руху його учасниками, їх правової свідомості та відповідальності;
- безпеку експлуатації транспортних засобів та зменшення їх негативного впливу на довкілля, насамперед у населених пунктах;
- покращення роботи аварійно-рятувальних і медичних служб у разі настання дорожньо-транспортних пригод;
- належний рівень надання допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах.

Програма передбачала залучення для її реалізації 7286,8491 млн гривень з коштів державного дорожнього фонду.

Результатом виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року мало б стати зменшення кількості загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод до 4 осіб на 100 тис. населення, зменшення кількості травмованих унаслідок дорожньо-транспортних пригод до 60 на 100 тис. населення та зменшення кількості загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод до 9,3 осіб на 100 постраждалих [11].

Розглянувши динаміку дорожньо-транспортного травматизму в Україні за 2010–2020 роки, навряд чи можна вважати цілі Десятиліття досягнутими. Рівень аварійності в нашій країні залишається стабільно високим (рис.1).

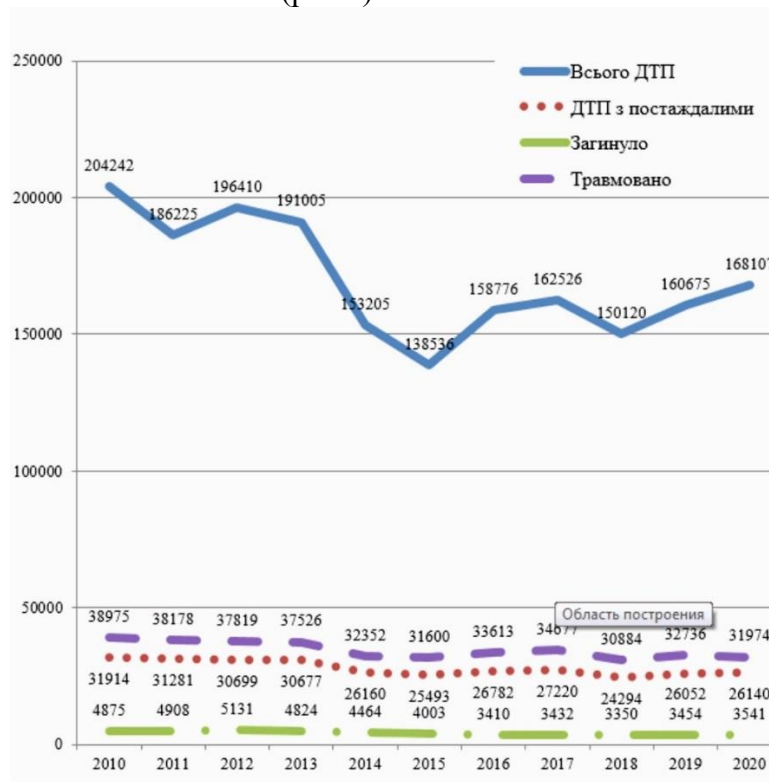


Рис.1. Динаміка стану дорожньо-транспортного травматизму в Україні за 2010–2020 роки

Незначне зменшення облікованої кількості ДТП та постраждалих у 2014–2015 роках передусім пояснюється бойовими діями на Сході України та тимчасовою окупацією частини території нашої держави, і як наслідок – неможливістю враховувати до загальної статистики ті автопригоди, які скоєні на території окремих районів Донецької і Луганської областей та Автономної Республіки Крим. Навіть зважаючи на цей аспект, рівень смертності від ДТП за Десятиліття зменшився на 27,4 %, тоді як глобальною ціллю було зменшення цього показника на 50 %.

Що ж стосується Стратегії щодо зменшення кількості загиблих на 30 % порівняно з 2015 роком, то за п'ятиріччя вдалося досягти зменшення смертності на автошляхах України лише на 11,5 %.

Не вдалося реалізувати й амбітну мету Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року – зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП до 4 осіб на 100 тис. населення. Беручи до уваги постійне зменшення чисельності населення в Україні, цей показник становить 11,7 загиблих у ДТП на 100 тис. населення (за підсумками 2020 року) [12].

Як зазначається у Стокгольмській декларації, прийнятій за підсумками Третьої глобальної міністерської конференції з питань безпеки дорожнього руху, ціль 3.6 у сфері сталого розвитку щодо зменшення рівня смертності у ДТП не буде досягнута до 2020 року, а значний прогрес можливий тільки за умови політичного лідерства на національному рівні, глобального співробітництва, реалізації науково обґрунтованих стратегій і взаємодії з усіма відповідними сторонами, включаючи приватний сектор, та інші інноваційні підходи [13].

За підсумками Десятиліття серед європейських країн лише Греції вдалося зменшити кількість жертв на 52 %. Серед країн Європейського Союзу цей показник становить у середньому 37,5 %.

Останнє десятиріччя продемонструвало певний прогрес у деяких країнах та регіонах, але існує нагальна потреба зробити більше, оскільки числові показники стабілізувалися, однак суттєвої тенденції до зниження поки що не спостерігається. Десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху (2011–2020 рр.) та цілі сталого розвитку, очевидно, помітно вплинули на країни, які вживають заходів, тому їх потрібно продовжити до 2030 р., щоб зберегти поточний рівень обізнаності.

Проте для того, щоб це відбулося протягом наступних десяти років, країнам потрібно запровадити системний підхід до безпеки дорожнього руху, збільшити потенціал та залучити кінцевих споживачів. Вони також повинні розширити свою правозастосовну діяльність, проєктувати «розумніші» дороги, продавати безпечніші транспортні засоби та проводити потужні соціальні маркетингові кампанії для підвищення обізнаності серед усіх учасників дорожнього руху [14].

Висновки. Реалізація в Україні заходів, спрямованих на досягнення глобальних цілей Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр. не повною мірою відповідає змісту стратегічних рішень, що приймаються на міжнародному рівні. Результати запроваджених у країні державних ініціатив хоч і окреслили тенденцію до стабілізації дорожньо-транспортного травматизму, однак не забезпечили навіть середньоєвропейського рівня динаміки зменшення аварійності на автомобільних шляхах. Ураховуючи досвід минулого Десятиліття, необхідно впроваджувати комплексні підходи до безпеки дорожнього руху, здійснювати пошук довгострокових і стійких рішень у сфері безпеки дорожнього руху та зміцнення багатостороннього співробітництва між державним і приватним секторами, науковими колами, професійними об'єднаннями, неурядовими організаціями та засобами масової інформації з використанням сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини, дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів, й одночасно застосовуються на етапі запобігання аварії, під час аварії та після неї відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010 64/255. Improving global road safety. URL: <https://undocs.org/en/A/RES/64/255> (дата звернення: 12.04.2020).
2. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020. URL: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan (дата звернення: 13.04.2020).
3. Собакарь А. О. Форми та методи реалізації державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 4. С. 226.
4. Корнута Л. М. Загальна характеристика концептуальних основ державного управління у сфері організації безпеки дорожнього руху. *Митна справа*. 2015. № 1. С. 135.
5. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. *Європейські перспективи*. 2017. № 1. С. 63.
6. Доненко В. В. Щодо системи публічного адміністрування безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2012. № 4. С. 86.
7. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. *Урядовий кур'єр*. 2017. 27 лип. (№ 138).
8. Бесчастний В. М. Актуальні питання реформування державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. (в авторській редакції), м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р. Кривий Ріг, 2017. С. 22.
9. Лопатін С. В. Міжнародно-правові стандарти та досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Юридичний вісник*. 2017. С. 270.
10. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 231-р. *Урядовий кур'єр*. 2018. 14 квіт. (№ 72).
11. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 5.04.2018 р. № 435. *Урядовий кур'єр*. 2018. 09 черв. (№ 108).
12. Чисельність населення та середня чисельність за періоди року. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/ds/kn/kn_u/arh_kn2020_u.html (дата звернення: 14.04.2020).
13. Stockholm Declaration. URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration> (дата звернення: 15.04.2020).
14. Маргарет М Педен, Прасанті Пуваначандра. Озираючись на 10 років глобальної безпеки дорожнього руху. *Міжнародне здоров'я*. Том 11. Вип. 5, вересень 2019. С. 327–330. URL: <https://doi.org/10.1093/inthealth/ihz042> (дата звернення: 16.04.2020).

References

1. Resolution adopted by the General Assembly on 2 March 2010 64/255. Improving global road safety. URL: <https://undocs.org/en/A/RES/64/255> (data zvernennia: 12.04.2020).
2. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011–2020. URL: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan (data zvernennia: 13.04.2020).
3. Sobakar, A. O. (2011). Formy ta metody realizatsii derzhavnoi polityky Ukrainy u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav* [Forms and methods of realization of state policy in the field of road safety. *Scientific Bulletin of the Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs*]. № 4. S. 226 [in Ukrainian].
4. Kornuta, L. M. (2015). Zahalna kharakterystyka kontseptualnykh osnov derzhavnoho upravlinnia u sferi orhanizatsii bezpeky dorozhnoho rukhu. *Mytna sprava* [General characteristics of

the conceptual foundations of public administration in the field of road safety organization. *Customs business*]. № 1. S. 135 [in Ukrainian].

5. Husarov, S. M. (2017). Rol i vplyv derzhavnykh orhaniv na bezpeku dorozhnoho rukhu v Ukraini. *Yevropeiski perspektvyvy* [The role and influence of state authorities on road safety in Ukraine. *European perspectives*]. № 1. S. 63 [in Ukrainian].

6. Donenko, V. V. (2012). Shchodo systemy publichnoho administruvannya bezpeky dorozhnoho rukhu. *Pravo i suspilstvo* [Regarding the public administration system of traffic safety. *Right and society*]. № 4. S. 86 [in Ukrainian].

7. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2020 roku : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 14.06.2017 p. № 481-r. *Uriadovyi kurier* [On Approval of the Strategy for raising the level of road safety in Ukraine for the period up to 2020 : the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 14.06.2017 № 481-r. *Government courier*]. 2017. 27 lyp. (№ 138) [in Ukrainian].

8. Beschastnyi, V. M. (2017). Aktualni pytannia reformuvannya derzhavnoi polityky u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu. *Bezpeka dorozhnoho rukhu: pravovi ta orhanizatsiini aspekty : materialy XII Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (v avtorskii redaktsii)* [Actual issues of reforming state policy in the field of road safety. Road safety: *Legal and organizational aspects* : materials XII International sciences pract. a conf. (in the author's wording)], m. Kryvyi Rih, 17 lystop. 2017 r. Kryvyi Rih. S. 22 [in Ukrainian].

9. Lopatin, S. V. (2017). Mizhnarodno-pravovi standarty ta dosvid yevropeiskykh krain u sferi pravovoho rehuliuвання bezpeky dorozhnoho rukhu. *Yurydychnyi visnyk* [International legal standards and experience in European countries in the field of legal regulation of road safety. *Legal Bulletin*]. S. 270 [in Ukrainian].

10. Pro zatverdzhennia planu zakhodiv shchodo realizatsii Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2020 roku : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 28.03.2018 № 231-r. *Uriadovyi kurier* [On approval of the plan of measures to implement a strategy for raising the level of road safety in Ukraine for the period up to 2020 : the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated March 28, 2018 № 231-p. *Government courier*]. 2018. 14 kvit. (№ 72) [in Ukrainian].

11. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2020 roku : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 5.04.2018 r. № 435. *Uriadovyi kurier* [On Approval of the State Program for Raising Road Security in Ukraine for the period up to 2020 : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine from 5.04.2018 № 435. *Government Courier*]. 2018. 09 cherv. (№ 108) [in Ukrainian].

12. Chyselnist naseleennia ta serednia chyselnist za periody roku [Population and average number for periods of the year]. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/ds/kn/kn_u/arh_kn2020_u.html (data zvernennia: 14.04.2020) [in Ukrainian].

13. Stockholm Declaration. URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration> (data zvernennia: 15.04.2020).

14. Marharet M Peden, Prasanti Puvanachandra. Ozyraiuchys na 10 rokiv hlobalnoi bezpeky dorozhnoho rukhu. *Mizhnarodne zdorovia* [Looking at 10 years of global road safety. *International health*]. Tom 11. Vyp. 5, veresen 2019. S. 327–330. URL: <https://doi.org/10.1093/inthealth/ihz042> (data zvernennia: 16.04.2020) [in Ukrainian].

Epryntsev Pylyp,

PhD in Law, Associate Professor

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9790-9565>

Chervinchuk Andriy,

PhD in Law

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7893-6632>

IMPLEMENTATION IN UKRAINE OF THE GLOBAL GOALS OF THE DECADE OF ACTION TO ENSURE ROAD SAFETY 2011–2020

The article is devoted to the study of the implementation of the global goals of the Decade of Action for Road Safety 2011–2020 in Ukraine. It is stated that the precondition for the adoption of the UN General Assembly resolution № 64/2551, which proclaimed the Decade, was that according to the analysis, almost 1.3 million people are victims of road accidents every year, and its goal is to reduce mortality from Accidents by 50 percent by 2020. The key elements of the activities of national and local government bodies proposed by the Global Plan for the Decade have been identified. An analysis of the dynamics of road traffic injuries in Ukraine for 2010–2020. The influence of the measures introduced by the state on the state of road traffic injuries is investigated and the real indicators of mortality and injuries on the highways of Ukraine are determined. It is established that the mortality rate from road accidents in Ukraine during the Decade decreased by 27.4 %, and during the implementation of the Strategy to increase road safety in Ukraine until 2020 managed to reduce mortality on Ukrainian roads by only 11.5 %. The ambitious goal of the State Program to increase the level of road safety in Ukraine for the period up to 2020 – reducing the number of deaths due to road accidents to 4 people per 100 thousand population – also failed to be achieved. Given the steady decline in the population of Ukraine, this figure is 11.7 deaths in road accidents per 100 thousand population in 2020. It is proved that the measures taken do not fully correspond to the content of strategic decisions taken at the international level. The results of the state initiatives introduced in Ukraine, although outlined the tendency to stabilize road traffic injuries, did not provide even the average European level of dynamics of reducing accidents on highways. The Decade of Action for Road Safety 2011–2020 and the goals of sustainable development, apparently significantly influenced countries that take measures, so they need to be continued until 2030 to maintain the current level of awareness.

Key words: road safety; road traffic injuries; decades of action.

Надіслано до редколегії 25.05.2021
Рекомендовано до публікації 27.05.2021