


УДК 342.922

DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.05>


### **СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ ШАТРАВА,**

*доктор юридичних наук, професор,  
Харківський національний університет внутрішніх справ,  
науково-дослідна лабораторія з проблем досудового розслідування;*

 <https://orcid.org/0000-0002-7072-961X>,  
e-mail: [sergshatrava@gmail.com](mailto:sergshatrava@gmail.com);


### **ДЕНИС ЄВГЕНІЙОВИЧ ДЕНИЩУК,**

*Харківський національний університет внутрішніх справ,  
науково-дослідна лабораторія з проблем досудового розслідування;*

 <https://orcid.org/0000-0002-0285-8831>,  
e-mail: [denischukd@gmail.com](mailto:denischukd@gmail.com);

### **ОЛЕНА ВАЛЕРІЇВНА ПОГОРІЛЕЦЬ,**

*Харківський національний університет внутрішніх справ,  
науково-дослідна лабораторія з проблем досудового розслідування;*

 <https://orcid.org/0000-0003-4739-4441>,  
e-mail: [helenapogorilets@gmail.com](mailto:helenapogorilets@gmail.com)

## **ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ КРІЗЬ ПРИЗМУ НОРМОТВОРЧИХ ІНІЦІАТИВ: АНАЛІЗ І ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ**

Здійснено порівняльно-правовий аналіз проектів нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення безпеки дорожнього руху (проекти законів № 8369 від 19 січня 2023 року, № 8353 від 12 січня 2023 року, № 8356 від 12 січня 2023 року). Наголошено, що на сьогодні законодавцем проведена змістовна робота, спрямована на вдосконалення чинного законодавства в частині забезпечення безпеки дорожнього руху.

Доведено, що ухвалення певного акта не повинно нести несприятливих наслідків у законотворчому процесі та створювати ситуацію, коли відбувається конкуренція правових норм, а також протиріччя між іншими правовими актами, які діють у досліджуваній сфері. Крім того, констатовано, що розглянуті проекти законів певною мірою є спірними та дискусійними, допускають термінологічну невизначеність, можуть спричинити незаплановане (додаткове) навантаження на бюджет України та місцеві бюджети. Запропоновано пропозиції та зауваження щодо вирішення згаданих проблем та покращення правотворчого процесу.

Наголошено на необхідності реалізації стратегічних напрямів держави щодо забезпечення виховання свідомих учасників дорожнього руху, посилення безпеки доріг, інфраструктури, конструктивності безпечності транспортних засобів, а також планування органів публічної влади щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на різних рівнях управління, що, у свою чергу, повинно сприяти реалізації загальнонаціональної політики у досліджуваній сфері. Підтримано позицію, що підготовка учасників дорожнього руху, зокрема дітей, повинна відбуватися у три етапи: 1) початковий рівень – для дітей дошкільного віку; 2) основи безпеки – для початкової школи (навчання безпечної їзди для себе та оточуючих на електросамокатах, моноколесах, сігвеях і подібних транспортних засобах); 3) повноцінне вивчення, зокрема за програмою підготовки водіїв скутерів, мотоциклів і легкових автомобілів, з обов'язковою перевіркою знань за допомогою іспиту – для загальноосвітньої школи.

**Ключові слова:** *дорожній рух, безпечність, безпека дорожнього руху, транспортні засоби, планування, нормотворча ініціатива.*

*Оригінальна стаття*

**ВСТУП.** Безпека дорожнього руху (далі – БДР) відіграє важливу роль у розвитку суспільства, оскільки транспортні засоби є невід'ємною складовою економіки держави, але водночас джерелом підвищеної небезпеки, що несе загро-

зу життю та здоров'ю людини. Сьогодні Уряд країни та законодавчі органи вживають заходів, що спрямовані на покращення ситуації в державі щодо забезпечення БДР та профілактику (превенцію) дорожньо-транспортного травматизму.

Слід зазначити, що розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р прийнято відповідну Стратегію, яка направлена на формування в учасників правовідносин у сфері БДР розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану БДР в Україні<sup>1</sup>.

Останнім часом прийнято низку нормотворчих ініціатив, спрямованих на вдосконалення БДР, враховуючи людський фактор (безпосередня поведінка людини як учасника дорожнього руху та його освіта), конструктивність безпечності транспортних засобів, а також планування органів публічної влади щодо забезпечення БДР на різних рівнях управління, що зі свого боку повинно сприяти реалізації загальнонаціональної політики у сфері дотримання правил дорожнього руху.

**МЕТА І ЗАВДАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.** Основна мета статті полягає у проведенні порівняльно-правового аналізу проєктів нормативно-правових актів, спрямованих на забезпечення БДР як складової реалізації державної політики у відповідній сфері суспільних відносин. Досягнення поставленої мети передбачає вирішення таких завдань: по-перше, розглянути низку законопроєктів України (№ 8369 від 19 січня 2023 року, № 8353 від 12 січня 2023 року, № 8356 від 12 січня 2023 року), спрямованих на забезпечення БДР, на предмет відповідності нормам чинного законодавства, актуальності й обґрунтованості прийняття в умовах сьогодення; по-друге, запропонувати власні міркування щодо уведення в дію окреслених законопроєктів у частині поліпшення як нормотворчої, так і правотворчої складової. У межах наукової праці взято за основу законопроєкти, які останнім часом були розроблені та внесені до Верховної Ради України.

Наукова новизна статті полягає в аналізі змісту законопроєктів (№ 8369 від 19 січня 2023 року, № 8353 від 12 січня 2023 року, № 8356 від 12 січня 2023 року), спрямованих на забезпечення БДР, що сприятиме зменшенню дорожньо-транспортних пригод, превенції у відповідній сфері суспільних відносин та виробленню дієвої практики правозастосування щодо актуальності проєктів в умовах сьогодення.

---

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p> (дата звернення: 14.02.2023).

**ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ.** Забезпечення БДР в умовах розвитку нашого суспільства стає предметом наукових пошуків учених усіх галузей права з метою вироблення дієвих практик щодо превентивних заходів, спрямованих на недопущення правопорушень у зазначеній сфері суспільних відносин та збереження найдорогоціннішого в кожній людині – її життя та здоров'я.

Безпосередньо проблематиці забезпечення БДР присвячене монографічне дослідження О. В. Джафарової (2015, с. 519), у межах якого вчена розглядає питання діяльності органу публічної влади, який уповноважений у сфері дорожнього руху реалізовувати дозвільні повноваження шляхом видання таких документів: 1) дозволи; 2) погодження; 3) свідоцтва; 4) витяги з реєстру, що сприяє зменшенню адміністративних правопорушень у сфері БДР. Крім того, вчена надає низку пропозицій до нормативно-правових актів, які сприяють покращенню відповідних правовідносин в означеній сфері. У подальших наукових працях О. В. Джафарова (2019; 2022) акцентує увагу на транспортній безпеці як складовій національної безпеки держави та запобіганні дорожньо-транспортному травматизму. Актуальною, на нашу думку, є наукова праця Н. В. Давидової (2019), яка присвячена реалізації органами публічної влади такого напрямку діяльності, як пропаганда у сфері БДР та підвищення рівня обізнаності і знань учасників цих суспільних відносин, а також відвернення негативних наслідків. Безпосередня участь свідомих громадян у забезпеченні БДР була предметом дослідження Є. І. Гусевої (2019). О. М. Кучеренко (2016) в межах дисертаційного дослідження приділив увагу питанням відповідальності за адміністративні проступки у сфері БДР, пов'язані з дорожньо-транспортними пригодами. Учений акцентує увагу на необхідності внесення змін до норм адміністративного законодавства, які спрямовані на посилення відповідальності, оскільки це пов'язано з порушенням цілісності майнового комплексу, що перебуває на балансі органів публічної влади, особистою власністю громадян, а також життям і здоров'ям громадян. Слушною є наукова стаття І. В. Іщенко (2022), який розглядає питання превентивної (профілактичної) діяльності підрозділів Національної поліції безпосередньо у сфері БДР та звертає увагу на необхідність покращення нормотворчого та правотворчого процесу в означеній сфері шляхом внесення змін та доповнень до чинного законодавства. Є. В. Скрипа (2020), досліджуючи адміністративно-правові відносини, які виникають у сфері забезпечення БДР, особливо з використанням автомобільного транспорту, акцентує увагу на концептуальних основах, які потребують

вдосконалення, як-от: розробка та прийняття Транспортного кодексу України; безпосереднє закріплення адміністративної відповідальності за порушення в означеній сфері в окремому розділі запропонованого кодексу; відповідне фінансування цієї сфери суспільних відносин. Р. Ю. Молчанов (2018, с. 145), вивчаючи адміністративно-юрисдикційну діяльність підрозділів Національної поліції у сфері БДР, надав низку пропозицій, спрямованих на вдосконалення норм чинного законодавства в частині внесення змін та доповнень до ст. 256 (дані, які повинні бути обов'язково вказані у протоколі про адміністративне правопорушення), ст. 284 (посилення здійснення судового контролю), ч. 3 ст. 283 (стосується змістовної частини постанови по справі) КУпАП.

У цілому всі вчені, які безпосередньо досліджують проблематику забезпечення БДР, одностайно вказують та пропонують певні заходи, спрямовані на покращення норм чинного адміністративного законодавства. Це також свідчить про необхідність продовження наукової дискусії в цьому напрямі.

**МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.** У науковій праці застосовано певну методологію, яка представлена сукупністю відповідних філософських та спеціальних методів дослідження. Використання логіко-семантичного методу сприяло формулюванню авторського підходу до характеристики змісту проектів нормативно-правових актів, спрямованих на забезпечення БДР в Україні (законопроекти № 8369 від 19 січня 2023 року, № 8353 від 12 січня 2023 року, № 8356 від 12 січня 2023 року). Нормативно-догматичний метод уможливив вивчення правових засад закріплення та реалізації заходів, спрямованих на забезпечення БДР. Крім того, порівняльно-правовий метод та метод узагальнення допоміг у межах наукової праці запропонувати заходи, спрямовані на вдосконалення норм чинного законодавства в частині забезпечення БДР.

**РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ДИСКУСІЯ.** На початку доцільно зазначити про розуміння вченими терміна «безпека дорожнього руху», оскільки в межах цієї наукової праці все пов'язано з її забезпеченням та намаганням законотворця вжити заходів щодо недопущення порушень відповідних суспільних відносин, а також здійснення профілактичної та роз'яснювальної роботи з метою зменшення дорожньо-транспортного травматизму. Як уже зазначалось, у межах цього дослідження постала необхідність провести науковий аналіз проектів нормативно-правових актів, спрямованих на забезпечення БДР, а саме: 1) законопроекту № 8369 від 19 січня

2023 року щодо безпечності транспортних засобів<sup>1</sup>; 2) законопроекту № 8353 від 12 січня 2023 року щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху<sup>2</sup>; 3) законопроекту № 8356 від 12 січня 2023 року щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху<sup>3</sup>.

Звернемо увагу, що у своєму монографічному дослідженні Л. Ю. Веселова (2016, с. 188) визначає БДР як відповідний суспільний стан, що: по-перше, забезпечує учасникам дорожнього руху безпечно пересування дорожньо-вуличною мережею; по-друге, має законодавчо-визначену регламентацію; по-третє, забезпечується відповідними органами публічної адміністрації; по-четверте, перебуває в певному взаємозв'язку з технічними, науковими, екологічними показниками, а також нормативно-правовими, науковими та інституційними.

В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюрвачик та О. М. Жук (2019, с. 98) БДР визначають як систему суспільних відносин, які мають законодавчо визначену урегульованість як правовими, так і технічно-юридичними нормами, що перебуває у взаємозв'язку з діяльністю органів публічної влади та інститутів громадянського суспільства щодо профілактичної спрямованості та ліквідації негативного впливу джерела підвищеної небезпеки (транспортних засобів) безпосередньо на особисту безпеку учасників дорожнього руху.

Г. Р. Парханов (2019), досліджуючи превентивну (профілактичну) діяльність Національної поліції, акцентує увагу на забезпеченні

<sup>1</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів : від 19.01.2023 № 8369 / ініціатори М. В. Єфімов, О. М. Юрченко, А. К. Славицька та ін. // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41201> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>2</sup> Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху : від 12.01.2023 № 8353 / ініціатор В. В. Крейденко // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=75458](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=75458) (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>3</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху : від 12.01.2023 № 8356 / ініціатор В. В. Крейденко // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41186> (дата звернення: 14.02.2023).

БДР. Зокрема, вчений під останньою пропонує розглядати врегульовану нормами адміністративно-процесуального права діяльність поліції, спрямовану на проведення превентивної (профілактичної) роботи щодо недопущення порушень загальнообов'язкових правил у сфері БДР шляхом запровадження превентивних заходів, а також виявлення умов та причин, що сприяють учиненню адміністративних проступків, та реалізації в межах своєї компетенції заходів щодо їх усунення, притягнення до юридичної відповідальності порушників у сфері БДР, проведення роз'яснювальної роботи щодо дотримання правил дорожнього руху.

Крім того, Д. С. Денисюк (2010, с. 63) доречно звертає увагу на те, що умовою реалізації БДР виступає так званий людський фактор, а саме: постійний контроль людини над джерелом підвищеної небезпеки (транспортним засобом) з метою гарантування безпечного, сталого та повністю автономного переміщення механічних транспортних засобів. На задоволення цих вимог, а отже, і на захист особистих та суспільних інтересів повинна бути спрямована організація дорожнього руху, тобто забезпечення громадської (публічної) безпеки в цілому у суспільстві.

Взагалі вчені одноставні в тому, що забезпечення БДР є складовою діяльності органів публічної влади та інститутів громадянського суспільства з метою вжиття заходів, спрямованих на профілактику, недопущення порушень в означеній сфері суспільних відносин, а також зменшення дорожньо-транспортного травматизму.

Переходячи до розгляду визначених нормотворчих ініціатив у сфері БДР, зазначимо, що сутність викладених у законопроекті № 8369 законотворчих змін зводиться до встановлення вимоги використовувати на автотранспорті в холодну пору року зимові або всесезонні шини. Зауважимо, що висування подібних пропозицій не є чимось новим, а відбувається з певною періодичністю. Автори законопроекту № 8369 в пояснювальній записці до нього декларують основним завданням запропонованих новацій: «...зменшення кількості аварій, які спричинені відсутністю потрібного виду шин в обумовлені сезони року»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів : від 19.01.2023 № 8369 / ініціатори М. В. Єфімов, О. М. Юрченко, А. К. Славицька та ін. // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41201> (дата звернення: 14.02.2023).

(наголосимо, що мається на увазі період з 1 листопада по 31 березня, тобто п'ять місяців з 12-ти).

Як обґрунтування доцільності висунутого завдання ініціатори законопроекту № 8369 наводять кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП): за 2021 р. – 168 107, з яких у 20 300 є потерпілі та загиблі<sup>2</sup>. Звернемо увагу на те, що наведені дані узагальнені й не дають жодних відомостей щодо причин ДТП.

Проте далі в пояснювальній записці йдеться про те, що «українська статистика ДТП підтверджує: найбільша кількість ДТП трапляється пізньої осені та ранньою зимою»<sup>3</sup>. Наголосимо, що зазначеному періоду вочевидь відповідає листопад та частина грудня. Цікаво, що неповні два місяці – це дещо менше ніж період у п'ять місяців, про який йдеться у пропозиціях законодавчих ініціатив.

Автори законопроекту № 8369 продовжують обґрунтування аргументом: «...в цей період аварійність зростає тому, що відбувається обмерзання дороги. Адже під час холодів поверхня літніх покриттів твердішає, втрачає зчіпні властивості»<sup>4</sup>.

Насправді в наведеному твердженні поєднані одразу два факти: обмерзання дороги та зміна твердості покриттів. При цьому логіка законодавця є зрозумілою: поєднання двох несприятливих факторів ускладнює керування транспортним засобом, то чому б не зменшити один із них? Але наголосимо, що, характеризуючи ситуацію, ми навмисно обрали слово «зменшити», а не «усунути», оскільки жодного підтвердження тому, що саме таке зменшення може істотно вплинути на безпеку, не надано. Отже, наразі не наведено ані переконливих статистичних даних, ані висновків відповідних досліджень, які б дозволили об'єктивно описати реальний очікуваний ефект від нововведень.

Натомість для підтвердження власних припущень нормотворці посилаються на зарубіжний досвід, вказуючи, що «в Австрії, Чехії, Німеччині та інших країнах Європи діють закони, які роблять наявність зимової гуми обов'язковою та встановлюють терміни зміни шин»<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Там само.

<sup>4</sup> Там само.

<sup>5</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів : від 19.01.2023 № 8369 / ініціатори М. В. Єфімов, О. М. Юрченко, А. К. Славицька та ін. // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41201> (дата звернення: 14.02.2023).

Варто зауважити, що є більш докладні офіційні відомості, опрацьовані та оприлюднені відповідними органами ще декілька років тому (див. рис. 1).

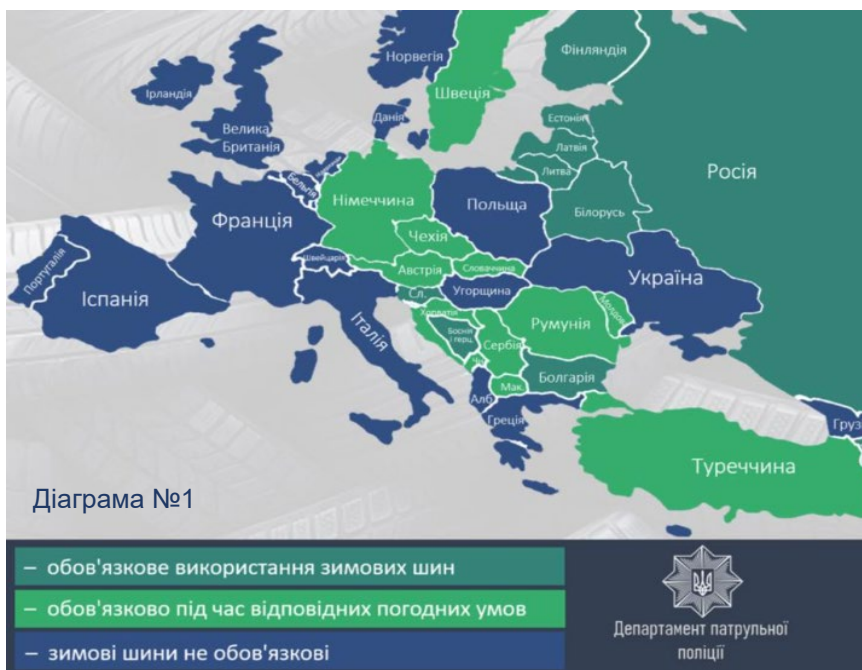


Рис. 1. Інформація щодо обов'язковості/необов'язковості зимових шин

Як бачимо, Австрія, Чехія та Німеччина позначені на рисунку як такі, де використання зимових шин є «обов'язковим лише під час відповідних погодних умов», а не обов'язковим взагалі (тобто завжди в певну пору року). Наприклад, у Чехії застосування зимових шин передбачене тільки, коли на дорозі є суцільний шар снігу або льоду.

Що ж до Німеччини, то правила використання зимових шин не так давно зазнали оновлення. Зараз із 1 липня 2020 року, відповідно до п. 3а розділу 2 Правил дорожнього руху, під час руху по автомобільних дорогах Німеччини в умовах низьких температур, ожеледиці, снігопаду ведучі осі і керовані передні осі вантажних автомобілів повною масою понад 3,5 т (категорії № 2, № 3) і автобусів з більш ніж вісьма місцями для пасажирів (категорії M2, M3) повинні бути оснащені зимовими шинами. Зимові шини не потрібні для причепів/напівпричепів. Шини повинні мати залишкову висоту протектора не менше 1,6 мм. У легкових автомобілів і легких вантажівок (категорія № 1, повна маса  $\leq 3,5$  т) зимовими шинами повинні бути оснащені всі колеса<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Straßenbenutzung durch Fahrzeuge // stvo.de : сайт. URL: <https://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung/90-2-strassenbenutzung-durch-fahrzeuge> (дата звернення: 14.02.2023).

Відповідно до п. (4)2 Правил допуску до дорожнього руху зимові шини повинні мати маркування 3PMSF (зображення сніжинки на тлі трьох гірських вершин). До 30 вересня 2024 року допускається використання шин із маркуванням M+S, MS або M&S, якщо вони були зроблені до 31 грудня 2017 р. (DOT5217)<sup>2</sup>.

З наведеного випливає, що вимоги використання зимових шин залежать від типу, ваги транспортного засобу, його технічних особливостей, наявних погодних умов або настання періоду, чітко визначеного календарними датами, інших показників (свою роль можуть відігравати: наявність у водія в автомобілі ланцюгів, шипів на шинах тощо).

У будь-якому разі, узагальнюючи зібрані дані, можна зробити висновок, що для Європи обов'язкова законодавчо регламентована вимога використання зимових шин у зимовий період є скоріше винятком, аніж правилом.

Резюмуючи усе викладене, маємо зробити висновки щодо недостатньої обґрунтованості нормотворчої ініціативи законопроекту № 8369; неврахування авторами проекту умов і викликів сьогодення; необхідності перевірки й доведення твердження про відсутність

<sup>2</sup> Bereifung und Laufflächen // buzzer.de : сайт. URL: [https://www.buzer.de/36\\_StVZO.htm](https://www.buzer.de/36_StVZO.htm) (дата звернення: 14.02.2023).

додаткового навантаження на державний та місцеві бюджети в разі втілення нормотворчих пропозицій.

Водночас у порівняльній таблиці до законопроектів № 8369 увагу привертають зміни до ст. 29 Закону України «Про дорожній рух», якими законотворці пропонують додати до цієї статті дві нові норми такого змісту:

«З 1 листопада по 31 березня не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів, які мають максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 3,5 тонни, які не обладнані всесезонними та/або зимовими шинами на всіх колесах транспортного засобу.

З 1 листопада по 31 березня не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів, які мають максимальну технічно допустиму масу більше ніж 3,5 тонни, які не обладнані зимовими шинами на всіх колесах транспортного засобу»<sup>1</sup>.

Порівняння наведених норм дозволяє дійти висновку, що законодавець розділяє всі транспортні засоби на дві великі групи: вагою меншою ніж 3,5 т та більшою ніж 3,5 т.

Раніше ми наводили приклади законодавства інших держав, де було виокремлено такі самі групи транспортних засобів. Проте відмінності у вимогах до оснащення шинами стосувалися, наприклад, виключно коліс на ведучій осі чи керованій передній осі, чи на усіх колесах. У нашому ж випадку йдеться фактично про іншу, нетипову відмінність: винятки для транспортних засобів вагою більшою ніж 3,5 т щодо можливості використання в зимовий період не лише літніх, а й всесезонних шин.

Зміст наведеної вимоги не лише жодним чином не пояснюється та не обґрунтовується, а й не враховує того різноманіття якостей зимових і всесезонних шин, які пропонують виробники для важких транспортних засобів. Отже, пропозиції законопроектів № 8369 є спірними та дискусійними.

Проте значно вагомніше значення має не зазначене нами обмеження, а саме використання в обох випадках термін «транспортний засіб». Наголосимо, що цей термін використовується в чинному Законі України «Про дорожній рух»<sup>2</sup>. Однак цей Закон жодним чином не

визначає його зміст. Натомість необхідне визначення закріплене на підзаконному рівні в п. 1.10 чинних Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306. Згідно із цим нормативно-правовим актом «транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів»<sup>3</sup>.

З огляду на процитоване визначення транспортним засобом є, наприклад, легковий автомобіль, автобус, вантажний автомобіль, а також мотоцикл, мопед і навіть велосипед. Останній, зокрема, має таке визначення: «велосипед – транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому»<sup>4</sup>.

Отже, виходячи з формулювання запропонованих вимог, велосипеди як транспортні засоби, що мають вагу менше ніж 3,5 т, для використання в зимовий період також повинні оснащуватись всесезонними або зимовими шинами.

Проте якщо таке можливо, то запропонована вимога все одно залишається несумісною з такими видами транспортних засобів, як «рейковий транспортний засіб – трамвай та платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються трамвайними коліями. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими» (п. 1.10 Правил дорожнього руху)<sup>5</sup> або «транспортний засіб на гусеничному ході», про який йдеться у вже згаданій ст. 29 Закону України «Про дорожній рух», де зазначено, наприклад, таке: «місце переїзду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів транспортними засобами на гусеничному ході для виконання сільськогосподарських робіт встановлюється власником дороги, вулиці та залізничного переїзду»<sup>6</sup>.

раїни» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>3</sup> Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>4</sup> Там само.

<sup>5</sup> Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>6</sup> Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII // БД «Законодавство

<sup>1</sup> Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів : порівняльна таблиця до проекту Закону України від 19.01.2023 № 8369 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1617426> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>2</sup> Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII // БД «Законодавство Ук-



Узагальнююче викладене, маємо констатувати, що представлені для внесення в Закон України «Про дорожній рух» норми не можуть бути прийняті в запропонованому вигляді та потребують доопрацювання. Останнє можна здійснити шляхом перерахування видів транспортних засобів, на які автори законопроекту хочуть поширити вплив запропонованих норм, або за допомогою формування нового узагальнюючого визначення. Як такий термін можна запропонувати увести в національну нормативно-правову базу, наприклад, визначення поняття «автотранспорт».

Також варто зазначити, що законопроект № 8369 передбачає таку вимогу, подану в його прикінцевих положеннях:

«1. Цей Закон набирає чинності з наступного дня за днем його опублікування»<sup>1</sup>.

З огляду на це наступного дня після оприлюднення закону власники та водії автотранспорту, необладнаного зимовими та/або всесезонними шинами, мають буди піддані накладенню штрафів. Водночас передбачити вірогідну дату опублікування закону наразі неможливо. Отже, не виключеним є варіант, у якому норми закону набудуть чинності в період з 1 листопада по 31 березня. Очевидним є те, що в такому разі власники та користувачі автовок, які не були готові до введених новацій, не зможуть виконати вимоги закону з об'єктивних причин, наприклад, як-от: відсутність шин, можливий їх дефіцит, черги на станціях технічного обслуговування тощо.

Таким чином, термін введення закону в дію, запропонований авторами законопроекту № 8369, неможна вважати справедливим, оскільки він сприяє створенню умов, у яких виконати вимоги його норм неможливо з об'єктивних причин. Усунути вказану невідповідність можна, наприклад, визначивши, що закон набуде чинності через три місяці після його опублікування.

У цілому проведений аналіз проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності

України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>1</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо безпечності транспортних засобів : від 19.01.2023 № 8369 / ініціатори М. В. Єфімов, О. М. Юрченко, А. К. Славицька та ін. // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41201> (дата звернення: 14.02.2023).

транспортних засобів» дає можливість зробити такий висновок: він є спірними та дискусійними; допускає термінологічну невизначеність; може спричинити незаплановане (додаткове) навантаження на бюджет України та місцеві бюджети.

Наступним нормативним документом, який було нами визначено, є проект Закону України «Про внесення змін до Закону України “Про дорожній рух” щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху» № 8353, спрямований на закріплення нової редакції ст. 43 Закону України «Про дорожній рух», нормами якої пропонується передбачити необхідність планування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях шляхом розроблення та затвердження стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів з їх виконання та програм підвищення безпеки дорожнього руху<sup>2</sup>.

Стосовно цього виникають дискусійні питання. Звертаємо увагу, що главою 8 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 липня 2007 р. № 950 (далі – Регламент), визначені вимоги до розробки програмних документів Уряду України, де, зокрема, передбачені повноваження і щодо складання стратегій та державних цільових програм<sup>3</sup>.

Крім того, відповідно до § 56 та 57 Регламенту стратегія розвитку відповідних сфер є програмним документом Кабінету Міністрів України, який визначає курс формування та реалізації політики у відповідних сферах на середньостроковий або довгостроковий період<sup>4</sup>.

Статтями 4–7 Закону України «Про дорожній рух» визначено повноваження Кабінету Міністрів України щодо розробки і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху

<sup>2</sup> Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення планування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху : від 12.01.2023 № 8353 / ініціатор В. В. Крейденко // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=75458](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=75458) (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>3</sup> Про затвердження Регламенту Кабінету Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950-2007-п> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>4</sup> Там само.

та його безпеки на автомобільних дорогах; компетенції місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо затвердження відповідних місцевих програм безпеки дорожнього руху, проте до їхніх повноважень не віднесено розроблення та затвердження стратегій підвищення безпеки дорожнього руху, планів заходів з їх виконання<sup>1</sup>.

Оскільки п. 11 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про засади державної регіональної політики» визначено, що регіон – це Автономна Республіка Крим, області, міста Київ та Севастополь, то стратегія підвищення безпеки дорожнього руху, план заходів з її виконання на регіональному рівні не мають затверджуватися районною радою<sup>2</sup>.

Таким чином, положення законопроекту № 8353 щодо надання відповідних повноважень обласним та районним радам, а на місцевому рівні – сільським, селищним, міським радам на затвердження стратегії підвищення безпеки дорожнього руху, плану заходів щодо її виконання, програм підвищення безпеки дорожнього руху на регіональному рівні *не відповідають чинному законодавству, оскільки право на розробку відповідних державних стратегій надано Кабінету Міністрів України*.

Крім того, законопроектом № 8353 передбачено, що планувальні документи регіонального та місцевого рівнів у сфері підвищення безпеки дорожнього руху повинні включати в себе заходи, які згідно із законами України «Про дорожній рух» та «Про місцеве самоврядування в Україні» не належать до компетенції органів місцевого самоврядування (зокрема щодо гарантування належної компенсації потерпілим від дорожньо-транспортної пригоди, заміни, технічного обслуговування та огляду транспортних засобів та інших дій, направлених для підвищення безпеки транспортних засобів тощо).

У статтях 26 та 59 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» закріплені власні повноваження виконавчих органів місцевих рад, які з метою зниження рівня аварійності на шляхах міста, вдосконалення системи

управління дорожнім рухом та паркування транспортних засобів, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху і користувачів об'єктів транспортної інфраструктури приймають і затверджують відповідні програми підвищення безпеки дорожнього руху<sup>3</sup>. Крім того, відповідно до пп. 1 п. «а» ч. 1 ст. 31 цього Закону організація капітального та поточного ремонту вулиць і доріг населених пунктів та інших доріг, які є складовими автомобільних доріг державного значення, віднесено до власних повноважень виконавчих органів місцевих рад<sup>4</sup>. Ці повноваження більш широко розкриті у статтях 6 та 7 Закону України «Про дорожній рух».

З огляду на вищевикладене, пропозиція щодо надсилання місцевими радами планувальних документів та звітів про їх виконання, рішень місцевих рад про їх схвалення до визначеного Кабінетом Міністрів України центрального органу виконавчої влади для оприлюднення на офіційному вебсайті не узгоджується з нормами наведеного вище Закону.

Законопроект № 8356 від 12 січня 2023 року спрямовано на забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху<sup>5</sup>. Зазначимо, що основними причинами виникнення проблем у сфері дотримання правил дорожнього руху є: низький рівень виховання суспільства у сфері БДР, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху<sup>6</sup>. На нашу думку, культура безпеки дорожнього руху – це комплекс знань, навичок та закріплених поведінкових

<sup>3</sup> Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>4</sup> Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21.05.1997 № 280/97-ВР // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>5</sup> Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху : від 12.01.2023 № 8356 / ініціатор В. В. Крейденко // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41186> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>6</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>1</sup> Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>2</sup> Про засади державної регіональної політики : Закон України від 05.02.2015 № 156-VIII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19> (дата звернення: 14.02.2023).



установок, що в різних ситуаціях повинні формуватися як сім'єю, так і державою.

Водночас із метою взаємного узгодження законопроекту № 8356 з чинними законами та уникнення суперечностей було необхідно здійснити комплексний аналіз норм чинного законодавства в означеній сфері суспільних відносин.

Законодавець у ч. 3 ст. 41 Закону України «Про дорожній рух» стверджує: «Порядок початку руху, зміни руху за напрямком, розташування транспортних засобів і пішоходів, осіб, які рухаються в кріслах колісних, вибору швидкості руху та дистанції, обгону та стоянки, проїзду перехресть, пішохідних переходів і залізничних переїздів, зупинок транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми світловими приладами, правила пересування пішоходів, осіб, які рухаються в кріслах колісних, проїзд велосипедистів, а також питання організації руху та його безпеки регулюються Правилами дорожнього руху, що затверджуються Кабінетом Міністрів України»<sup>1</sup>.

Наголосимо, що правовою основою дорожнього руху, що призначена для створення безпечних умов для всіх його учасників, є Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306<sup>2</sup>.

Звертаємо увагу, що назва законопроекту № 8356 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху» містить словосполучення «вивчення правил безпеки дорожнього руху», але у правовому полі України термін «правила безпеки дорожнього руху» наразі не існує.

На підставі вищевикладеного вважаємо за доцільне назву законопроекту № 8356 викласти в такій редакції: «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил дорожнього руху».

Законопроектом № 8356 передбачається залучення до вивчення Правил дорожнього руху батьків або осіб, які їх замінюють, у

<sup>1</sup> Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>2</sup> Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> (дата звернення: 14.02.2023).

зв'язку з чим пропонується покласти на них цей обов'язок шляхом доповнення новим абзацом ч. 2 ст. 36 Закону України «Про дошкільну освіту» такого змісту: «...настановленням і особистим прикладом формувати у дитини навички безпеки дорожнього руху»<sup>3</sup>.

Водночас ч. 4 ст. 20 Закону України «Про дорожній рух» передбачено, що Міністерство внутрішніх справ України, Національна поліція, засоби масової інформації надають допомогу у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних груп населення Правилам дорожнього руху<sup>4</sup>.

Таким чином, після зміни в 2012 році Закону України «Про дорожній рух» обов'язок навчання дітей Правилам дорожнього руху покладено виключно на Міністерство освіти і науки України, а МВС України тільки «надає допомогу у проведенні профілактичних заходів».

Облік ДТП в Україні складається з даних, за якими включають показники щодо ДТП з постраждалими, зокрема ті, що вчинені за участі пішоходів і з вини пішоходів, а також за участю дітей (віком до 18 років) і з вини дітей.

Звертаємо увагу, що, обґрунтовуючи законопроект № 8356 покладенням на батьків цього обов'язку, наведене посилення в пояснювальній записці, зокрема, на те, що «батьки досить часто порушують Правила дорожнього руху в присутності дітей, та своєю поведінкою спонукають їх до таких же порушень»<sup>5</sup>, є некоректним, оскільки відсутні будь-які статистичні дані щодо цього твердження.

Зрештою зазначимо, що ефективність програм щодо учасників дорожнього руху є дуже низькою, оскільки у вихованні людини (не лише дитини) як учасника дорожнього руху відсутня законослухняність і переважає всюдозволеність. Для цього повинна бути не

<sup>3</sup> Про дошкільну освіту : Закон України від 11.07.2001 № 2628-III // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-14> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>4</sup> Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 14.02.2023).

<sup>5</sup> Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо забезпечення вивчення правил безпеки дорожнього руху» від 12.01.2023 № 8356 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/1613015> (дата звернення: 14.02.2023).

окрема державна програма, а системність нашого повсякденного життя. Недаремно це визначено завданням держави – забезпечення виховання свідомих учасників дорожнього руху та посилення безпеки дорожнього руху в Україні, застосовуючи європейську модель щодо реалізації саме стратегічних напрямів державної політики, що спрямовані на посилення безпеки доріг, інфраструктури, транспортних засобів, удосконалення медицини катастроф тощо.

Водночас доцільно погодитись, що підготовка учасників дорожнього руху, зокрема дітей, повинна відбуватися в три етапи:

- початковий рівень (для дітей дошкільного віку);
- основи безпеки (для початкової школи). Сюди, зокрема, повинні увійти навички навчання безпечної їзди для себе та оточуючих на електросамокатах, моноколесах, сігвеях і подібних транспортних засобах;
- повноцінне вивчення (для загальноосвітньої школи), зокрема і за програмою підготовки водіїв скутерів, мотоциклів і легкових автомобілів з обов'язковою перевіркою знань за допомогою іспиту.

Варто зазначити, що вченими-адміністративістами звертається увага на діяльність юридичних клінік, які функціонують при закладах вищої освіти та мають у своєму розпо-

рядженні відповідний науково-педагогічний склад, що може бути залучений до проведення в дошкільних навчальних закладах занять з основ правознавства, відповідної роз'яснювальної роботи щодо дотримання правил дорожнього руху, попередження випадків дорожньо-транспортного травматизму, правил безпечності поведінки на дорогах, а також різного роду соціальних компаній профілактичного спрямування в означеній сфері суспільних відносин (Черніцькі та ін., 2017; Рябовол та ін., 2017.)

**ВИСНОВКИ.** Враховуючи викладене, слід констатувати, що на сьогодні законодавцем проведена змістовна робота, спрямована на вдосконалення чинного законодавства щодо забезпечення БДР. Водночас прийняття певного акта не повинно нести несприятливих наслідків у законотворчому процесі та створювати ситуацію, коли відбувається певна конкуренція правових норм, а також протиріччя між іншими правовими актами, які діють в означеній сфері. У межах наукової праці було зроблено спробу здійснити науковий аналіз проектів законів України у сфері забезпечення БДР (№ 8369 від 19 січня 2023 року, № 8353 від 12 січня 2023 року, № 8356 від 12 січня 2023 року) та надано власні пропозиції та зауваження щодо їх вирішення і покращення правотворчого процесу.

#### СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧНИХ ПОСИЛАНЬ

1. Веселова Л. Ю. Адміністративно-правові гарантії безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2019. 236 с.
2. Гусева Є. І. Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя, 2019. 22 с.
3. Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2019. 232 с.
4. Денисюк Д. С. Адміністративно-правові засади дозвільної діяльності ДАІ МВС України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2010. 192 с.
5. Джафарова О. В. Дозвільна діяльність органів публічної адміністрації в Україні: питання теорії та практики : монографія. Харків : Діса плюс, 2015. 688 с.
6. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравичик та ін. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.
7. Іщенко І. В. Превентивна діяльність Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Право і суспільство*. 2022. № 6. С. 171–176. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.4.11>.
8. Кучеренко О. М. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху, що спричинило дорожньо-транспортну пригоду : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2016. 188 с.
9. Молчанов Р. Ю. Адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2018. 216 с.
10. Парханов Г. Р. Адміністративно-правові засади превентивної діяльності Національної поліції України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2019. 238 с.
11. Рябовол Л. Т., Чернік С. Д., Шатрава С. О. Формування предметних умінь і навичок з правознавства в учнів 9 класів. *Наука і освіта*. 2017. Вип. 8. С. 23–33. DOI: <https://doi.org/10.24195/2414-4665-2017-8-3>.
12. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2020. 426 с.

13. Черніцкі Ф., Галай А. О., Гречанюк С. К., Шатрава С. О., Соболев Є. Ю. Педагогічні засади якісного проведення юридичними клініками занять street law: український та польський досвід. *Наука і освіта*. 2017. Вип. 6. С. 23–30. DOI: <https://doi.org/10.24195/2414-4665-2017-6-4>.

14. Шатрава С. О., Парханов Г. Р. Принципи превентивної поліцейської діяльності: поняття, зміст та їх класифікація. *Право і безпека*. 2019. № 3 (74). С. 41–47. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2019.3.06>.

15. Hetman Ye., Kobrusieva Ye., Dzhafarova O. Administrative and legal regulation of the national security system of Ukraine. *Journal of Law and Political Sciences*. 2022. Vol. 30, Iss. 1. Pp. 176–190.

16. Familyk L., Maliarova V., Dzhafarova O., Gudz T., Kovalchuk V. Complementary medicine: international experience of functioning and specific features of the application in Ukraine. *Wiadomości Lekarskie*. 2019. T. LXXII, Nr. 5, Cz. II. S. 1103–1107.

Надійшла до редакції: 17.02.2023

Прийнята до опублікування: 13.03.2023

## REFERENCES

1. Czernicki, F., Halai, A., Hrechaniuk, S., Shatrava, S., & Sobol, Ye. (2017). Pedagogical foundations of providing high-quality street law lessons by law clinics: Ukrainian and Polish experience. *Science and Education*, 6, 23-30. <https://doi.org/10.24195/2414-4665-2017-6-4>.

2. Davydova, N. V. (2019). *Administrative and legal provision of road safety promotion in Ukraine* [Candidate dissertation, Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs].

3. Denysiuk, D. S. (2010). *Administrative and legal principles of licensing activities of the Traffic Police of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine* [Candidate dissertation, Kharkiv National University of Internal Affairs].

4. Dzhafarova, O. V. (2015). *Voluntary activity of public administration bodies in Ukraine: issues of theory and practice*. Disa plus.

5. Hetman, Ye., Kobrusieva, Ye., & Dzhafarova, O. (2022). Administrative and legal regulation of the national security system of Ukraine. *Journal of Law and Political Sciences*, 30(1), 176-190.

6. Huseva, Ye. I. (2019). *Administrative and legal regulation of citizens' participation in ensuring road traffic safety* [Candidate dissertation, Zaporizhzhia National University].

7. Ishchenko, I. V. (2022). Principles of preventive activities of the National Police of Ukraine: meaning and features. *Law and Society*, 6, 171-176. <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.4.11>.

8. Kucherenko, O. M. (2016). *Administrative responsibility for violation of traffic rules that caused a traffic accident* [Candidate dissertation, Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs].

9. Molchanov, R. Yu. (2018). *Administrative and jurisdictional activity of patrol police in the field of road safety* [Candidate dissertation, Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs].

10. Parkhanov, H. R. (2019). *Administrative and legal principles of preventive activity of the National Police of Ukraine* [Candidate dissertation, Research Institute of Public Law].

11. Riabovol, L., Chernik, S., & Shatrava, S. (2017). Forming 9th grade school students' subject skills in law. *Science and Education*, 8, 23-33. <https://doi.org/10.24195/2414-4665-2017-8-3>.

12. Familyk, L., Maliarova, V., Dzhafarova, O., Gudz, T., & Kovalchuk, V. (2019). Complementary medicine: international experience of functioning and specific features of the application in Ukraine. *Medical Advances*, 72(5), 1103-1107.

13. Shatrava, S. O., & Parkhanov, H. R. (2019). Principles of preventive police activity: concepts, content and their classification. *Law and Safety*, 3(74), 41-47. <https://doi.org/10.32631/pb.2019.3.06>.

14. Skrypa, Ye. V. (2020). *Administrative and legal principles of road safety* [Doctoral dissertation, Dnipropetrovsk State University of Internal Affairs].

15. Varyvoda, V. I., Yevdokymov, D. A., Siuravchuk, V. H. et al. (2019). *Provision of traffic safety by the National Police: legal and organizational aspects*. National Academy of Internal Affairs.

16. Veselova, L. Yu. (2016). *Administrative and legal guarantees of road traffic safety* [Candidate dissertation, Odessa State University of Internal Affairs].

Received the editorial office: 17 February 2023

Accepted for publication: 13 March 2023

**SERHII OLEKSANDROVYCH SHATRAVA,**

*Doctor of Law, Professor,  
Kharkiv National University of Internal Affairs,  
Research Laboratory on the Issues of Pre-trial Investigation;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7072-961X>,  
e-mail: [sergshatrava@gmail.com](mailto:sergshatrava@gmail.com);*

**DENYS YEVHENIOVYCH DENYSHCHUK,**

*Kharkiv National University of Internal Affairs,  
Research Laboratory on the Issues of Pre-trial Investigation;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0285-8831>,  
e-mail: [denischukd@gmail.com](mailto:denischukd@gmail.com);*

**OLENA VALERIIVNA POHORILETS,**

*Kharkiv National University of Internal Affairs,  
Research Laboratory on the Issues of Pre-trial Investigation;  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4739-4441>,  
e-mail: [helenapogorilets@gmail.com](mailto:helenapogorilets@gmail.com)*

**STATE POLICY IN THE FIELD OF ENSURING ROAD SAFETY IN UKRAINE  
THROUGH THE PRISM OF REGULATORY INITIATIVES: ANALYSIS  
AND PROSPECTS FOR IMPLEMENTATION**

A comparative legal analysis of draft legal acts aimed at improving road safety (draft laws No. 8369 of 19.01.2023, No. 8353 of 12.01.2023, No. 8356 of 12.01.2023) has been carried out. It has been noted that today the legislator has carried out meaningful work aimed at improving the current legislation in terms of road safety.

It has been proved that the adoption of a certain act should not have adverse consequences in the lawmaking process and create a situation where there is competition of legal norms, as well as contradictions between other legal acts in force in the area under study. In addition, it has been stated that the draft laws under consideration are to some extent controversial and debatable, they contain terminological uncertainty, and may cause the unplanned (additional) burden on the budget of Ukraine and local budgets. It has been offered proposals and comments on how to solve these problems and improve the law-making process.

It has been emphasised that there is a need to implement the strategic directions of the State to ensure the education of conscious road users, strengthening road safety, infrastructure, constructive vehicle safety, as well as planning of public authorities to ensure road safety at various levels of government, which in turn should contribute to the implementation of the national policy in the field under study. The position that road users, including children, should be trained in three stages has been supported: 1) elementary level is for preschool children; 2) safety basics is for primary school (teaching safe driving for themselves and others on electric scooters, monowheels, segways and similar vehicles); 3) full-fledged study, in particular, according to the programme for training drivers of scooters, motorcycles and cars, with mandatory testing of knowledge by means of an exam, is for secondary school.

**Key words:** *road traffic, safety, road safety, vehicles, planning, regulatory initiative.*

**Цитування (ДСТУ 8302:2015):** Шатрава С. О., Денищук Д. Є., Погорілець О. В. Державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні крізь призму нормотворчих ініціатив: аналіз і перспективи впровадження. *Право і безпека*. 2023. № 2 (89). С. 54–65. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.05>.

**Citation (APA):** Shatrava, S. O., Denyshchuk, D. Ye., Pohorilets, O. V. (2023). State policy in the field of ensuring road safety in Ukraine through the prism of regulatory initiatives: analysis and prospects for implementation. *Law and Safety*, 2(89), 54–65. <https://doi.org/10.32631/pb.2023.2.05>.