

МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



МАУП

НАУКОВІ ПРАЦІ МАУП

Засновано у 2001 р.

Випуск 3(38)

Київ
ДП "Видавничий дім "Персонал"
2013

Редакційна колегія

Подоляка А. М., д-р юрид. наук, проф. — головний редактор

Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф. — заступник головного редактора

Ігнатченко А. А., канд. техн. наук — відповідальний редактор

Політичні науки

Антонюк О. В., д-р політ. наук, проф., Бабкіна О. В., д-р політ. наук, проф., Бідзюра І. П., д-р політ. наук, Варзар І. М., д-р політ. наук, проф., Головатий М. Ф., д-р політ. наук, проф., Гончаренко О. М., д-р іст. наук, Піляєв І. С., д-р політ. наук, Хижняк І. А., д-р іст. наук, проф., Шуба О. В., д-р політ. наук, проф.

Економічні науки

Захожай В. Б., д-р екон. наук, проф., Дахно І. І., д-р екон. наук, проф., Дмитренко Г. А., д-р екон. наук, проф., Куроченко О. В., д-р екон. наук, проф., Пила В. І., д-р екон. наук, проф., Радзівський О. І., д-р екон. наук, Федоренко В. Г., д-р екон. наук, проф., Шостак Л. Б., д-р екон. наук, проф., Швець В. Я., д-р екон. наук, проф., Баєва О. В., д-р біол. наук, проф., Сафонова В. Є., д-р екон. наук, Хачатрян Г. Е., д-р екон. наук.

Юридичні науки

Александров Ю. В., канд. юрид. наук, проф., Ануфрієв М. І., д-р юрид. наук, проф., Бандурка О. О., д-р юрид. наук, проф., Бородин І. Л., д-р юрид. наук, проф., Гаркуша В. С., канд. юрид. наук, доцент, Демченко С. Ф., д-р юрид. наук, Джунь В. В., д-р юрид. наук, проф., Ковальська В. В., д-р юрид. наук, ст. наук. співр., Корнієнко М. І., канд. юрид. наук, проф., Курко М. Н., д-р юрид. наук, доцент, Мартиненко О. А., д-р юрид. наук, проф., Муравйов К. В., канд. юрид. наук, доцент, Недоха М. П., д-р філос. наук, проф., Подоляка А. М., д-р юрид. наук, проф., Темченко В. І., канд. юрид. наук, доцент, Христинченко Н. П., канд. юрид. наук, Юлдашев О. Х., д-р юрид. наук, проф., Ярмиш О. Н., д-р юрид. наук, проф.

Психологічні науки

Балл Г. А., д-р психол. наук, проф., Лігоцький А. О., д-р пед. наук, проф., Ложкін Г. В., д-р психол. наук, проф., Приходько Ю. О., д-р психол. наук, проф., Синьов В. М., д-р пед. наук, проф., Чернуха Н. М., д-р пед. наук, проф., Чуприков А. П., д-р мед. наук, проф., Бучек А. О., д-р психол. наук, проф.

Рекомендовано до друку Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом (протокол № 6 від 26 червня 2013 р.)

Міжрегіональна Академія управління персоналом.

М58 Наукові праці МАУП / редкол.: А. М. Подоляка (голов. ред.) [та ін.]. — К. : МАУП, 2001 — Вип. 3 (38). — К. : ДП “Вид. дім “Персонал”, 2013. — 182 с.: іл. — Бібліогр. в кінці ст.

У збірнику наукових праць публікуються статті науковців, які займаються проблемами розвитку економіки, політології, психології і права.

Для науковців, викладачів, студентів, а також усіх, кого цікавить розвиток науки в Україні.

Збірник “Наукові праці МАУП” зареєстровано Державним комітетом інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України (свідоцтво від 11.04.02 за № 6048, серія КВ) як наукове видання, в якому висвітлюються результати наукових досліджень в галузях економіки, політології, соціології, психології, права, матеріалів наукових конференцій.

Вищою атестаційною комісією України “Наукові праці МАУП” визнано як фахове видання з політичних наук (за постановою Президії ВАК України № 1-05/4 від 26 травня 2010 р.) та юридичних наук (за постановою Президії ВАК України № 1-05/5 від 31 травня 2011 р.).

ББК 65.9(4УКР)29-2я43+67.9(4УКР)я43

© Міжрегіональна Академія
управління персоналом (МАУП), 2013
© ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2013

ЗАКОНОДАВЧІ ІНІЦІАТИВИ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Наукові праці МАУП, 2013, вип. 3(38), с. 138—143

Досліджуються причини й умови, що впливають на безпеку дорожнього руху в Україні. Серед них проблеми і колізії норм законодавства про безпеку дорожнього руху, труднощі при його виконанні.

Від рівня безпеки функціонування транспортної системи значною мірою залежить успішне рішення соціально-економічних програм української держави. Але разом з розвитком транспортної системи і зростанням кількості транспортних засобів зростають і рівень аварійності на транспорті, і кількість загиблих та поранених, у тому числі величезні матеріальні збитки [8].

Щорічно на нашій планеті в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) гине близько 500 тис. осіб і близько 5 млн дістають серйозні травми. Економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод становлять майже 3 % світового валового продукту. До проблем безпеки дорожнього руху прикута увага всього світового співтовариства.

Так, якщо в 2011 р. на дорогах України загинули у ДТП 4908 осіб, то в 2012 р. цей показник збільшився до 5094 осіб.

На превеликий жаль, дві третини загиблих і травмованих — це молоді люди віком від 25 до 45 років. Гинуть і калічаються ті, хто належать до найактивнішої, працездатної частини населення.

Необхідно відзначити, що водії зі стажем керування від 1 до 5-ти років спричиняють 70 % дорожньо-транспортних пригод з потерпілими.

Аналіз свідчить про те, що найбільше людей гине при зіткненні транспортних засобів (питома вага 30,0 %) і наїзді.

Тому, до проблем безпеки дорожнього руху прикута увага всього світового співтовариства. Україна не стала винятком, де високий рівень аварійності переконує суспільство в необхідності якісних змін, насамперед законодавчого характеру.

Таким чином, наведений стан аварійності, невтішні тенденції його розвитку, а також щорічне збільшення кількості дорожньо-транспортних засобів потребують вжиття конструктивних заходів, основою яких є досконале правове поле, що регулює суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху.

Слід зазначити, що Міністерством внутрішніх справ, і Державтоінспекцією МВС зокрема, систематично вживаються заходи щодо вдосконалення нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху та приведення її до вимог сьогодення.

Серйозною проблемою залишається стан утримання вулично-дорожньої мережі. З 89 тис. км вулиць 40 % потребують ремонту. У містах необхідно встановити понад 400 тис. світлофорних об'єктів та 48 тис. дорожніх знаків, нанести 27 тис. км дорожньої розмітки. Відсутнє зовнішнє освітлення на вулично-дорожній мережі — лише на автомобільних дорогах, які пролягають через населені пункти, є понад 1350 таких ділянок. Аналогічний стан справ і з влаштуванням пішохідних переходів у різних рівнях під час проведення реконструкції ділянок автомо-

більших доріг, які пролягають через населені пункти.

Державною адміністрацією залізничного транспорту практично припинена робота з будівництва шляхопроводів через залізничні колії та влаштування на залізничних переїздах автоматичної світлової сигналізації зі шлагбаумами, які перекривають усю ширину проїзної частини. Ще одним проблемним питанням є низький рівень навчання всіх учасників дорожнього руху правилам поведінки на дорозі, починаючи з дитячого садка, і закінчуючи відповідними навчальними закладами, які готують водіїв.

Насамперед, мова йде про виховання поважного ставлення до закону, прав інших людей і самодисципліни. І природно, що в суспільній свідомості має прижитися тверде неприйняття хамства на дорогах, водіння автомобіля у нетверезому стані.

Належній роботі у цьому напрямі заважає відсутність в Україні цілеспрямованого навчання дітей основам безпечного поведіння на дорозі в рамках навчальної програми шкіл. На сьогодні шкільні навчальні програми передбачають вивчення лише окремих питань Правил дорожнього руху в рамках загального курсу “Основи здоров’я”. Ще більш негативно впливає на виховання дітей відсутність підручників або будь-яких допоміжних засобів з цього питання.

Розв’язання цієї проблеми полягає виключно у введенні в державні стандарти дошкільної і загальної середньої освіти окремого курсу вивчення Правил безпеки дорожнього руху.

Разом з тим, існуючі на сьогодні тенденції аварійності свідчать про посилення ролі впливу суб’єктивних факторів на рівень безпеки, передусім це стосується ліберального ставлення судових органів до порушників і поступового пристосування учасників дорожнього руху до введених законодавчих змін. Як показує світовий досвід, за рахунок “поліцейських методів” можливо досягти підвищення рівня безпеки дорожнього руху лише на 10–15 %. Тому подальше поліпшення рівня безпеки дорожнього руху потребує

впровадження нових законодавчих новацій та нових якісних форм і методів діяльності всіх зацікавлених органів державної влади, а також удосконалення статистики обліку й аналізу причин виникнення ДТП.

В основі Європейської транспортної політики до 2015 р. лежить реалізація комплексу заходів щодо безпеки транспорту, і насамперед безпеки дорожнього руху [10]. У сфері підвищення безпеки руху було поставлене завдання знизити число загиблих у ДТП до 2010 р. в 2 рази. Пропонується в містах використовувати альтернативний автомобільному транспорт, такий як лінії метро, трамвай, тролейбус, велосипеди. За статистикою відомо, що вплив складових транспортно-го комплексу “водій—автомобіль—дорога” на виникнення кількості ДТП різний [2]. Установлено, що з вини людського фактора трапляється 70–75 % ДТП, 3,7 % — з вини водіїв-професіоналів, 20–22 % — через незадовільний стан доріг, 3–5 % — через незадовільний технічний стан автомобілів. У роботі [3] на основі аналізу ДТП показано, що їх значна кількість скоєна через низький рівень кваліфікації водіїв, перевізників, відсутність знань трудового і транспортного законодавства, незнання вимог організації роботи підприємства й охорони праці. Проблема підвищення безпеки дорожнього руху в Україні та розробка заходів щодо зниження загиблих і потерпілих у ДТП висвітлена в роботі [4]. У ній відзначено, що збитки від ДТП в Україні, оцінювані за вітчизняною методикою, становлять 1,4 % ВВП, а за американською методикою — 3,5 % ВВП (9,5 млрд грн). У роботі викладена державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні, зроблено порівняльний аналіз кількості загиблих у ДТП в Україні з кількістю загиблих у ДТП у розвинених країнах на 1000 автомобілів, на 100 ДТП, на 100 потерпілих в ДТП. Безумовно, такий аналіз не може дати повної відповіді на питання, на скільки в Україні безпека руху нижче, ніж у розвинених країнах, тому що дорожня мережа в розвинених країнах має значно вищі показники транспортно-експлуатаційної якості. Буде

більш об'єктивним віднести кількість ДТП до ваги перевезеного вантажу, числа перевезених пасажирів, рівня автомобілізації, числа загиблих на 100 тис. жителів. В Україні зовсім не використовується аудит безпеки дорожнього руху, який є новим інструментом забезпечення безпеки руху [5]. З числа дорожніх умов найчастішими причинами ДТП є слизькість і недостатня рівність доріг [6]. При цьому чим вище категорія дороги, тим вище швидкість руху й частіше ці причини проявляються.

Застосування при будівництві й експлуатації автомобільних доріг найбільш досконалої технології та сучасних дорожніх машин і матеріалів дає можливість досягти вищих транспортно-експлуатаційних якостей дорожнього покриття по зчепних якостях і рівності ніж ті, що закладені в сучасних нормативних документах [7; 8].

Наше першочергове завдання — розробка пропозицій з удосконалення впровадження нових законодавчих новацій і нових якісних форм і методів діяльності всіх зацікавлених органів державної влади у забезпеченні дорожнього руху.

Законодавчі ініціативи у сфері безпеки дорожнього руху

Протягом трьох останніх років розроблено зміни до Закону України “Про дорожній рух” (щодо переобладнання транспортних засобів), які було прийнято Верховною Радою України 9 грудня 2011 р. за № 4103-VI, а також проекти постанов Кабінету Міністрів України, які прийняті Урядом.

У 2011—2013 рр. з ініціативи і за активної участі МВС України було підготовлено ряд законодавчих і нормативно-правових актів, що стосуються сфери безпеки дорожнього руху, зокрема таких проектів законів України:

1. “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних випадків і виплат страхового відшкодування”, що 17.02.2011 р. прийнятий Верховною Радою (ВР) України та набрав чинності з 19.09.2011 р.

Чинність закону стосується оформлення без участі працівників Державтоінспекції

матеріалів дорожньо-транспортних випадків, у яких постраждали застраховані транспортні засоби і відсутні травмована або загибла особа, за допомогою так званих європротоколів.

2. “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо скасування талона до посвідчення водія й удосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, що 17.03.2011 р. прийнятий Верховною Радою України.

Законом передбачено, що право на керування транспортними засобами має підтверджуватися лише посвідченням водія транспортного засобу, а також усуваються окремі невідповідності щодо розгляду посадовими особами Державтоінспекції МВС України справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху

3. “Про внесення змін у Закон України “Про дорожній рух” (щодо переустаткування транспортних засобів) (реєстр. № 8359 від 07.04.2011 р.), що 09.12.2011 р. прийнятий Верховною Радою України.

Закон вносить зміни у частині вилучення необхідності одержання свідчення про узгодження конструкції механічного транспортного засобу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху при проведенні господарської діяльності із виробництва механічних транспортних засобів.

4. “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо усунення надмірного державного регулювання в сфері автомобільних перевезень”, що 05.07.2011 р. прийнятий Верховною Радою України, набрав чинності 14.08.2011 р.

Цим нормативним актом передбачене істотне спрощення проведення технічного огляду транспортних засобів, скасування вимоги щодо обов'язкової наявності у водія транспортного засобу під час перевезення автомобільним транспортом шляхового (маршрутного) листа, а також інших документів, які підтверджують право керування або користування транспортним засобом.

5. “Про внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення щодо

посилення адміністративної відповідальності за порушення правил руху через залізничні переїзди й перевезень пасажирів автомобільним транспортом”, що 23.02.2012 р. прийнятий Верховною Радою України і на сьогодні допрацьовується з урахуванням рішень Президента України.

6. “Про внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності водіїв транспортних засобів за порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів”, що 23.02.2012 р. прийнятий Верховною Радою України, набрав чинності 16.03.2012 р.

7. “Про внесення змін у деякі законодавчі акти України щодо порядку видачі документів дозвільного характеру”, що, відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, проходить узгодження в зацікавлених органах виконавчої влади.

Метою законопроекту є поліпшення правових й організаційних основ функціонування дозвільної системи у сфері господарської діяльності, забезпечення безпечних умов учасникам дорожнього руху, під час проїзду вулично-дорожньою мережею транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, і тих, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, шляхом внесення відповідних змін у закони України “Про перевезення небезпечних вантажів”, “Про автомобільні дороги” і “Про дорожній рух”.

8. “Про внесення змін у ст. 34 Закону України “Про дорожній рух”, що 20.03.2012 р. прийнятий Верховною Радою України і на сьогодні направлений на підпис Президенту України.

Проект Закону України розроблений на виконання вимог підпункту 5 пункту п’ятого Указу Президента України від 29 листопада 2011 р. “Щодо деяких питань дерегуляції” стосовно відмови у проведенні державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів у випадку, якщо власники транспортних засобів або уповноважені на використання цих транспортних засобів особи мають заборгованість зі сплати штрафних санкцій за

порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

Крім цього, відповідно до Плану організації виконання Указу Президента України від 10.10.2010 р. № 119, Департаментом ДАІ МВС України забезпечена розробка проекту Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р., що схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 р. № 480-р.

Отже необхідно відзначити, що зазначена Стратегія враховує положення Глобального плану здійснення Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні і визначає комплекс базових положень єдиної державної політики у цій сфері на період 2011–2015 рр., формує основи ефективного державного керування безпекою дорожнього руху і створює основи стійкої системи забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, здатної динамічно розвиватися відповідно до подальших викликів сучасності. Хоча можна з упевненістю сказати, що наше суспільство на сьогодні не готове чітко слідувати кардинальним змінам, та хочеться вірити, що заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху на шляхах України будуть дієвими.

З метою реалізації зазначеної Стратегії Департаментом ДАІ МВС України, разом із зацікавленими центральними органами виконавчої влади, розроблено план заходів щодо її реалізації, що затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 р. № 140-р.

Зазначений план у частині вдосконалення механізму державного регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає, зокрема:

- здійснення аналізу стану аварійності на дорогах і розробки пропозицій щодо внесення змін у законодавство з питань безпеки дорожнього руху в частині посилення відповідальності за порушення його вимог;
- розробка заходів щодо чіткого розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері за-

безпечення безпеки дорожнього руху і внесення відповідних пропозицій щодо вдосконалення законодавства;

- вивчення й аналіз досвіду застосування норм законодавства ЄС у сфері безпеки дорожнього руху з метою подальшої адаптації національного законодавства до законодавства ЄС і розробки відповідних нормативно-правових актів.

Разом з тим, з метою стабілізації аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, насамперед зі смертельними наслідками, необхідно здійснити такі заходи.

1. Ініціювати внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення щодо:

- перегляду адміністративних санкцій за порушення Правил дорожнього руху, які безпосередньо впливають на стан аварійності. При цьому пропонується підвищити штрафні санкції передусім за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, без посвідчення водія, за невикористання ременів безпеки, порушення правил перевезення пасажирів тощо;
- застосування адміністративного арешту у випадку повторного здійснення порушення Правил дорожнього руху;
- надання можливості підрозділам ДАІ здійснювати евакуацію транспортних засобів, розміщених на проїзній частині з порушенням правил стоянки або зупинки.

2. Відновити законодавчі норми, які дозволять використовувати автоматичну фото-, відеофіксацію правопорушень без зупинки транспортного засобу. При цьому врахувати досвід інших країн, де така фіксація діє вже тривалий час.

3. Внести зміни в Закон України “Про міліцію” щодо забезпечення безумовного виконання громадянами законних вимог працівників міліції, у тому числі Державтоінспекції.

Як варіант, пропонується підготувати за участю зацікавлених центральних органів

виконавчої влади проект Кодексу Законів про дорожній рух, в якому об'єднати чинні на сьогодні законодавчі і нормативно-правові акти у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (Закон України “Про дорожній рух”, окремі статті законів України “Про автомобільний транспорт”, “Про автомобільні дороги”, “Про міліцію”, “Про перевезення небезпечних вантажів”, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Правила дорожнього руху тощо).

4. Заходи міжвідомчого, загальнодержавного характеру:

- активізувати роботи, визначені Планом заходів щодо реалізації Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р., затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 р. № 140-р, з виділенням цілеспрямованого фінансування;
- ініціювання розробки і затвердження місцевими органами державної влади регіональних програм безпеки дорожнього руху з обов'язковим цільовим виділенням відповідного фінансування передбачених заходів;
- нормативне закріплення напрямку коштів, які надходять від сплати штрафів, на виконання заходів з безпеки дорожнього руху і зміцнення матеріально-технічної бази підрозділів ДАІ.

Зокрема, на сьогодні набрав чинності Закон України, яким скасовано державний технічний огляд, вимоги щодо обов'язкової наявності у водія певних документів на право керування або користування ТЗ, спрощено процедуру одержання водійського посвідчення, впроваджено новий порядок оформлення ДТП без участі працівників ДАІ за допомогою так званого європротоколу тощо.

З метою зменшення фінансового тиску на громадян скорочено перелік платних послуг, які надаються підрозділами ДАІ, з 56 до 21, а їх вартість знижена в середньому на 50 %.

Для спрощення порядку проведення реєстрації транспортних засобів на сьогодні вносяться зміни у відповідні нормативно-правові акти в частині виключення з функцій ДАІ здійснення під час реєстрації транспортних засобів контролю за сплатою збору на обов'язкове державне пенсійне страхування з операцій по відчуженню легкових автомобілів, а також сплатою штрафів за скоєні порушення Правил дорожнього руху.



Література

1. Новшова А. М., Мироненко В. П. Європейська транспортна політика до 2010 долі // Автошляховик України. — № 4. — 2005. — С. 5—9.
2. Кельман І. І., Виговський С. К., Рагубовський Н. К. Шляхи адаптації суспільства до темпів пришвидшення автомобілізації населення України // Автошляховик України. — № 4. — 2005. — С. 10—14.

3. Гуревич Л. М., Зорш О. М. Систематизація професійної підготовки перевізників // Автошляховик України. — № 6. — 2005. — С. 19.
4. Редзюк А. М. Державна Концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні // Автошляховик України. — № 1, № 2. — 2006. — С. 2—11; 12—14.
5. Сільянов В. В., Тонконоженков О. І. Аудит безпеки дорожнього руху в проектах автомобільних доріг // Наука і техніка в дорожній галузі. — № 1. — 2007. — С. 2—3.
6. Васильєв В. П. Стан доріг і безпека руху автомобілів у складних погодних умовах. — М.: Транспорт, 1976. — 229 с.
7. ДСТУ 3587-97 Автомобільні дороги, вулиці й залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану. — К., 1997. — 20 с.
8. ДБН.2.3-4:2007. — К., 2007. — 95 с.
9. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): Монографія. — Л.: ЛьвДУВР вид-во "Край", 2008. — 216 с.
10. Стороженко М. С. Деякі аспекти підвищення безпеки руху на автомобільних дорогах // Вісник ХНАДУ. — 2009. — № 47. — С. 3—7.

У контексті дослідження причини і умов, що впливають на безпеку дорожнього руху в Україні, відзначено проблеми і колізії норм законодавства про безпеку дорожнього руху та труднощі при його виконанні. З метою стабілізації аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, насамперед зі смертельними наслідками, запропоновано здійснити ряд заходів, серед яких внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення, внесення змін у Закон України "Про міліцію" та запровадження комплексу заходів міжвідомчого, загальнодержавного характеру.

В контексте исследования причин и условий, влияющих на безопасность дорожного движения в Украине, отмечены проблемы и коллизии норм законодательства о безопасности дорожного движения и трудности при его выполнении. С целью стабилизации аварийности, уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий, в первую очередь со смертельным исходом, предложено осуществить ряд мероприятий, среди которых внесение изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях, внесение изменений в Закон Украины "О милиции" и внедрение комплекса мероприятий межведомственного, общегосударственного характера.

In the context of research on the causes and conditions that affect road safety in Ukraine, the existence of problems and conflicts of the legislation on road safety and the difficulties in its implementation is noted. To stabilize accidents, reducing traffic accidents, especially fatalities, is proposed to implement a number of measures, including amending the Code of Ukraine on Administrative Offences, amending the Law of Ukraine "On Police" and introduction the set of measures of interagency, national character.

Надійшла 4 липня 2013 р.