

Громадська організація «Товариство учасників руху»



## З В І Т

про результати моніторингу виконання  
Стратегії з підвищення рівня безпеки  
дорожнього руху в Україні  
на період до 2015 року



Харків 2015

## Структура звіту

Структура звіту	2
Вступна частина	3
Загальна оцінка Стратегії	6
Результати виконання Стратегії	8
Роль Кабінету Міністрів України	11
Роль Міністерства внутрішніх справ	14
Роль Міністерства інфраструктури	18
Роль МОЗ України	21
Роль МОНмолодьспорту, МНС та інших	23
Висновки і рекомендації	25
Аналіз виконання Плану заходів	29
Досвід країн Європи щодо управління БДР	46
Інформація про ГО «Товариство учасників руху»	54

## Вступна частина

Громадська організація «Товариство учасників руху», Громадська спілка захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!» та благодійний фонд «Безпека дорожнього руху» оприлюднюють звіт про результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року (далі Стратегія), яка була схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 року № 480-р. (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-%D1%80>), а також Плану заходів щодо реалізації цієї Стратегії, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 140-р. (<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/140-2012-%D1%80>).

Громадський моніторинг проводився в рамках загального моніторингу виконання Україною Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2010-2020 роки, проголошеного Генеральною Асамблеєю ООН у березні 2010 року ([http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_russian.pdf?ua=1](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_russian.pdf?ua=1)).

Як відомо, у травні 2011 року Україна офіційно приєдналася до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, взявши на себе певні зобов'язання щодо виконання рекомендацій Глобального плану здійснення Десятиліття. Власне, схвалення Кабінетом Міністрів України Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2015 року, стало першим кроком на цьому шляху. Крім того, поява такого документа була продиктована вкрай напруженою ситуацією, яка склалася у сфері безпеки дорожнього руху.

За офіційними даними ДАІ, тільки у 2010 році в Україні було зареєстровано 31,7 тис. дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 4,7 тис. осіб, серед яких 144 діти, і постраждало майже 39 тис. осіб, серед яких 3,2 тис. дітей. А за даними ВООЗ, кількість загиблих у ДТП склала 6121 особу. На той час оціночний рівень смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, за даними ДАІ, складав 10,2 особи на 100 тис. жителів, а за оцінками ВООЗ – 13,5 осіб, що значно перевищувало показники таких держав, як Швеція (3,0), Швейцарія (4,3 осіб), Німеччина (4,4 особи), Франція (6,4) та інших ([http://www.pishohid.org.ua/sites/default/files/zvit\\_vooz\\_2013\\_eng.pdf](http://www.pishohid.org.ua/sites/default/files/zvit_vooz_2013_eng.pdf)).

Серед основних причин, що зумовили виникнення такої ситуації, розробниками Стратегії було названо: недостатній рівень забезпечення безпеки дорожнього руху, недосконалість правового регулювання у сфері профілактики порушень Правил дорожнього руху, дублюванням повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху тощо. Виходячи з цього, основна мета Стратегії

була спрямована на забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, а також мінімізацію людських втрат і фінансових збитків унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Також Стратегією було визначено основні напрями її реалізації та пріоритети роботи з підвищення рівня безпеки дорожнього руху, які були конкретизовані у Плані заходів щодо реалізації Стратегії в такому порядку:

- I. Удосконалення механізму державного регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.
- II. Забезпечення дотримання правил дорожнього руху учасниками дорожнього руху.
- III. Забезпечення відповідності вулично-дорожньої мережі та її стану рівню інтенсивності дорожнього руху.
- IV. Забезпечення належної підготовки водіїв транспортних засобів та вивчення різними групами населення Правил дорожнього руху.
- V. Підвищення безпечності транспортних засобів.
- VI. Забезпечення надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах.
- VII. Активізація інформаційно-роз'яснювальної роботи.

Передбачалося, що основним виконавцем Стратегії стане Міністерство внутрішніх справ України та інші заінтересовані органи виконавчої влади, а фінансове забезпечення її реалізація буде здійснюватися за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, коштів суб'єктів господарювання, цільових банківських кредитів, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів та інших джерел.

Попри те, що Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху не містила конкретних і вимірних цілей, які мали б бути досягнуті на проміжному та кінцевому етапі її реалізації, очікувалось, що це дасть змогу:

- підвищити рівень безпеки дорожнього руху;
- зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод та знизити рівень тяжкості їх наслідків;
- мінімізувати людські втрати та фінансові збитки внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- підвищити ефективність державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- поліпшити стан вулично-дорожньої мережі;
- підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками.

Таким чином, реалізація Стратегії та відповідного Плану заходів мали суттєво покращити якість державної політики у сфері безпеки дорожнього руху й підвищити рівень цієї безпеки, що загалом відповідає національним інтересам України і очікуванням українського суспільства. Але зважаючи на

те, що ці документи були ухвалені без попереднього громадського обговорення та належного наукового обґрунтування, був великий ризик того, що виконання Стратегії матиме формальний характер і не дасть очікуваних результатів. Саме тому ГО «Товариство учасників руху» та її партнерами було розпочато громадський моніторинг виконання Стратегії, який мав дати об'єктивну оцінку стану її реалізації та виявити рівень впливу Стратегії на ефективність державної політики у сфері безпеки дорожнього руху.

Моніторинг проводився на всіх етапах реалізації Стратегії, а його проміжні результати обговорювались під час Третьої міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху», яка проходила 16-17 квітня 2013 року в Харкові. Результати моніторингу також висвітлювались на сторінках газети «Дорожня карта» (<http://www.tur.org.ua/dorozhnya-karta>), на Інтернет-сайтах ГО ТУР (<http://www.tur.org.ua/sites/default/files>) та ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки» (<http://gktb.org/strategiya-ye-rezul-tativ-nemaye>).

За методологічну основу для проведення моніторингу було взято рекомендації, викладені в посібнику «Громадська експертиза та громадський моніторинг діяльності органів влади»: Київ, 2011, творчий центр ТЦК ([http://ccc-tck.org.ua/storage/books/book\\_all.pdf](http://ccc-tck.org.ua/storage/books/book_all.pdf)). При цьому в процесі моніторингу було проведено:

- аналіз діяльності Кабінету Міністрів України, а також міністерств і відомств, що були задіяні у реалізації Стратегії;
- аналіз виконання конкретних заходів, передбачених Планом заходів щодо реалізації Стратегії;
- аналіз нормативно-правових актів, ухвалених на виконання Стратегії та оцінка їх результативності;
- порівняльний аналіз статистичних даних щодо стану аварійності на дорогах України.

У процесі моніторингу експерти ГО «Товариство учасників руху» користувались відкритими джерелами інформації, насамперед, Урядовим порталом та порталом Верховної Ради України, офіційними сайтами органів державної виконавчої влади і органів місцевого самоврядування, публікаціями в засобах масової інформації та власними спостереженнями. Для отримання необхідної інформації також було надіслало більше 20 інформаційних запитів до центральних органів виконавчої влади, які були задіяні у виконанні Стратегії.

## Загальна оцінка Стратегії

Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року є політичним документом, який визначає основні принципи та напрямки реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Виходячи з цього, можна було очікувати, що розроблення цієї Стратегії відбуватиметься з використанням загальноновизнаних методів стратегічного планування, наприклад, SWOT-аналізу, які б дозволили забезпечити комплексний аналіз ситуації у сфері безпеки дорожнього руху, спрогнозувати її розвиток в перспективі, визначити ймовірні ризики та загрози, а також ефективні механізми і шляхи їх мінімізації. Проте, розробник Стратегії (за нашими даними – Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС України, очолюваний на той час С.І. Будником) знехтував цими принципами, внаслідок чого на світ з'явився досить абстрактний і поверхневий документ, термін дії якого був розрахований всього на чотири роки (2011-2014 рр.). А з огляду на те, що План заходів щодо реалізації названої Стратегії був затверджений тільки через десять місяців, фактичний термін її дії скоротився до трьох років.

Як показує практика, однією з необхідних умов успішної реалізації стратегічних програм є наявність значного часового ресурсу. Тому більшість з них розраховані на 5-10, а то й більше років. Наприклад, Транспортна стратегія України розрахована на 10 років, Енергетична стратегія України – на 17, а Біла Книга Європейського Союзу з питань транспорту – на 40 років (до 2050 року). Саме такі строки відповідають сутності стратегічного планування і вимагають від авторів високої відповідальності та професіоналізму.

Отже, розробники Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні явно недооцінили значення цього документа та масштаби проблеми, на вирішення якої він мав би спрацювати. Не дивно, що поява такої Стратегії була критично оцінена низкою фахівців та громадських експертів з безпеки дорожнього руху. Зокрема, громадський активіст і слухач Школи державної політики Університету Меріленду (США) Віктор Загреба зауважив: *«Як це часто буває в практиці українського уряду, цей документ не містить головних елементів, які насправді повинна містити стратегія — цілі (чітко осяжні і вимірювані), опис запланованих дій, їхню послідовність, а також відповідальних осіб або державні органи. Оскільки ці базові елементи в документі відсутні, то його назва – “стратегія” – не відповідає змісту і повинна писатися в лапках».*

Досить критично був оцінений В. Загребою і План заходів щодо реалізації Стратегії. *«Згідно із цим Планом, – писав автор, – головна наша зброя боротьби зі смертністю і травматизмом на дорогах –*

*нормотворчість, тобто підготовка і затвердження нових чиновницьких документів... Уряд планує найближчими роками підготувати і видати цілу бібліотеку нових текстів: цільову державну програму, регіональні програми (в кожній області, Криму, Києві і Севастополі), типові положення, методики, плани, порядки, вимоги, концепції, інструкції і посібники — як мінімум 41 найменування! Ще близько 10 старих документів вирішено змінити і підкоригувати – правда, поки що не вирішено, як саме» ([http://texty.org.ua/pg/article/editorial/read/38819/Trupy\\_na\\_dorogah\\_Cherez\\_korupciju\\_i\\_nejefektyvnist](http://texty.org.ua/pg/article/editorial/read/38819/Trupy_na_dorogah_Cherez_korupciju_i_nejefektyvnist)).*

Погоджуючись з такими оцінками експерта, зауважимо, що однією з найбільших вад Стратегії стала відсутність у ній чітко прописаних цільових заходів, спрямованих на реформування державної системи управління галуззю безпеки дорожнього руху та заходів, спрямованих на розвиток сталої мобільності у містах. Органи місцевого самоврядування взагалі випали з поля зору розробників Стратегії, хоча, з огляду на велику кількість ДТП, які трапляються в населених пунктах, вони мали б стати одним із її основних виконавців. Також розробниками Стратегії були проігноровані рекомендації експертів проекту ЄС «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т», які ще у 2010 році на основі глибокого аналізу проблеми розробили для України власний проект Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху та відповідні рекомендації ([http://vpg.at.ua/ld/0/75\\_fr\\_3.3\\_road\\_saf.pdf](http://vpg.at.ua/ld/0/75_fr_3.3_road_saf.pdf)).

Тобто, справді стратегічні завдання, залишились поза увагою розробників проекту Стратегії, а відтак і Кабінету Міністрів України, який її схвалював. Натомість там з'явилися завдання, які навряд чи можна віднести до стратегічних, наприклад, проведення оперативно-профілактичних заходів «Увага! Пішохід!», «Перевізник – зима», «Автобус-201..» тощо.

Загалом, ухваливши Стратегію з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, Уряд формально виконав рекомендації Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху ООН на 2010-2020 роки, але після цього втратив до неї будь-який інтерес.

## Результати виконання Стратегії

Якщо оцінювати результати виконання Стратегії за суто формальними ознаками, то із 68 завдань, передбачених Планом заходів з реалізації Стратегії, повністю було виконано або виконується 19, виконано частково 26, не виконано – 23 завдання. Тобто, за чотири роки Стратегія була виконана менш ніж на третину.

Позитивним результатом реалізації Стратегії є те, що вона сприяла певній активізації державних і недержавних організацій, зацікавлених у підвищенні безпеки і культури дорожнього руху, а також – частковому вдосконаленню законодавчої та нормативно-правової бази в галузі транспортної політики, дорожнього господарства та безпеки дорожнього руху.

Разом з цим змушені констатувати, що виконавцям Стратегії не вдалося досягнути суттєвого прогресу по жодному з напрямків, передбачених Планом заходів, а найголовніше – не вдалося досягнути поставленої мети, яка, нагадаємо, полягала, у забезпеченні ефективної реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та мінімізації людських втрат і фінансових збитків унаслідок ДТП. Найголовнішим показником ефективності такої політики могло б стати помітне зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та кількості загиблих і травмованих у них людей. Проте, за офіційними даними, тільки за останні чотири роки, протягом яких виконувалась Стратегія, в Україні сталося понад 700 тисяч дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло майже 20 тисяч осіб і ще понад 250 тисяч були травмовані. Фінансові і соціально-економічні збитки від численних дорожньо-транспортних пригод в Україні навіть ніхто не рахував, оскільки Уряд досі не запровадив методичку таких розрахунків.

Наголошуємо, що в даному випадку для оцінювання рівня безпеки дорожнього руху ми брали за основу офіційні статистичні дані, які збирає, опрацьовує і оприлюднює Державтоінспекція. Хоча ми не можемо повністю їм довіряти, оскільки державний орган, котрий відповідає за забезпечення безпеки дорожнього руху і одночасно веде статистику дорожньої аварійності, яка показує ефективність його роботи, не зацікавлений у оприлюдненні об'єктивної статистики. На цю необ'єктивність не раз вказували і наші громадські організації, і журналісти (дивись публікації на сайтах ГО ТУР, «Тексти», «Українська правда. Життя», «Пішохід»):

<http://www.tur.org.ua/news/pres-reliz-kilkist-smertey-na-dorogah-ukrayini-u-2012-roci-zrosla-bilsh-nizh-na-18-gromadski>;

[http://texty.org.ua/pg/article/editorial/read/36222/V\\_Ukrajini\\_zrostaje\\_smertnist\\_na\\_dorogah\\_ale](http://texty.org.ua/pg/article/editorial/read/36222/V_Ukrajini_zrostaje_smertnist_na_dorogah_ale);



[http://life.pravda.com.ua/society/2013/02/26/122037/;](http://life.pravda.com.ua/society/2013/02/26/122037/)

<http://www.pishohid.org.ua/news/dai-primenshuie-statistiku-smernosti-na-ukrayinskih-dorogah>.

Так, за даними Державтоінспекції, тільки протягом 2014 року в Україні сталося 26 084 ДТП з постраждалими, в яких загинуло 4 443 особи і було травмовано 32 270 осіб (дані на 15.01.2015). Якщо порівнювати ці дані з відповідним періодом 2013 року, то можна побачити, що кількість ДТП з постраждалими зменшилась на 15 %, кількість загиблих також зменшилась на 8,1 %, а травмованих – на 14 %. Проте насправді ситуація є набагато складнішою, адже статистика за 2014 рік не повністю відображає показники аварійності й дорожньо-транспортного травматизму по АР Крим і по місту Севастополю, які знаходяться під тимчасовою окупацією Росії, а також по частині Донецької і Луганської областей, які контролюються незаконними збройними формуваннями.

На наш інформаційний запит з цього приводу начальник ЦБДРтаАС О.О. Садикін повідомив, що по АР Крим дані про ДТП враховані до 15.03.2014, а по Донецькій і Луганській областях інформація про зареєстровані ДТП вноситься та врахована по території обслуговування, яка контролюється українською владою. І це пояснює за рахунок чого в статистичній звітності відбулося такі відчутні зміни.

Варто зазначити, що в минулі роки всі чотири регіони традиційно відзначалися високим рівнем аварійності та дорожньо-транспортного травматизму. Отож, якщо взяти до уваги показники аварійності по цих регіонах хоча б на рівні 2013 року і зробити поправку на загальноукраїнську тенденцію до зниження цих показників, то виходить, що у 2014 році на території України, включаючи АР Крим та всю Донецьку і Луганську області, внаслідок ДТП загинуло 4 957 осіб, що на 2,5 % більше, ніж у 2013 році. Кількість травмованих у 2014 році також трохи зросла і в загальному підсумку склала близько 32400 осіб. Детальніше див. тут: <http://www.pishohid.org.ua/news/situaciya-na-dorogah-pidsumki-2014-roku>.

У той же час, за даними незалежних експертів, щороку на українських дорогах гине від 5 до 6 тисяч осіб і близько 40 тисяч отримують різноманітні травми та ушкодження. За даними ВООЗ та інших міжнародних організацій, рівень смертності на наших дорогах у 3-4 рази перевищує показники європейських країн, а щорічні фінансові збитки від численних дорожніх аварій становлять близько 5 мільярдів доларів США.

**Динаміка аварійності та дорожньо-транспортного  
травматизму в Україні (за даними ДАІ)**

Показник\ Роки	2009	2010	2011	2012	2013	2014 <sup>1</sup>
Кількість ДТП	229 885	204 242	186 225	196 410	191 005	153 181
<b>Наслідки</b>						
Смертність	5 348	4 875	4 908	5 131	4 824	4 443
Травматизм	45 675	38 975	38 178	37 519	37 526	32 270
Дитяча смертність	166	250	233	266	259	?
Смертність пішоходів	1 914	1 871	1 896	1 946	1 903	1 621
Смертність водіїв	5 146	4 705	4 736	4 993	4 676	?
Смертність пасажирів	2 158	1 988	1 916	2 011	1 803	?

<sup>1</sup> Не повністю враховані дані по АР Крим та по Донецькій і Луганській областях.

На думку деяких експертів, високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму в Україні складає реальну загрозу національній безпеці нашої держави. Проте і попередня, і нинішня влада не вживали й не вживають адекватних заходів для усунення цієї загрози та створення ефективних механізмів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху. На жаль, досвід реалізації Стратегії ще раз підтвердив цей висновок. У той же час досвід розвинених країн, насамперед, європейських, показує, що підвищення безпеки і комфорту дорожнього руху потребує не тільки ухвалення відповідних стратегій та цільових програм, а й забезпечення їх реальними фінансовими та організаційними ресурсами, залучення до цієї роботи широкого спектру державних і не державних інститутів, в т.ч. міжнародних.

Далі спробуємо проаналізувати як над цими завданнями працював український Уряд та різні урядові структури, що були задіяні до виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

## Роль Кабінету Міністрів України

У системі органів державної виконавчої влади Кабінет Міністрів України є найвищим органом, який має значний обсяг повноважень для реалізації державної політики у різних сферах, в тому числі й у сфері безпеки дорожнього руху. Так, відповідно до Закону України «Про дорожній рух», Кабінет Міністрів України **здійснює державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки**, а також відповідає за підготовку проектів законів і нормативних актів у цій сфері, розроблення і затвердження державних програм, а також – за фінансування, керівництво і **контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки, координацію діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху** тощо (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>).

Виходячи з цього, можна було сподіватися, що через відповідні механізми Кабінет Міністрів України безпосередньо контролюватиме хід реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху та забезпечуватиме координацію діяльності міністерств і відомств у цій сфері, громадських організацій і фондів (в т.ч. міжнародних), бізнес-структур, органів місцевого самоврядування тощо.

Варто зазначити, що загалом до виконання Стратегії було залучено 22 міністерства і відомства, включаючи Раду Міністрів АР Крим, Київську та Севастопольську міські державні адміністрації. Серед виконавців Стратегії також значилися місцеві органи виконавчої влади, тобто обласні і районні державні адміністрації, діяльність яких також потребувала координації. На жаль, Кабінет Міністрів України не забезпечив такої координації. Про це свідчить той факт, що за розподілом функціональних обов'язків жоден із віце-прем'єр-міністрів, які працювали в Уряді М. Азарова, а пізніше – і в Уряді А. Яценюка, не відповідав (і не відповідає) за виконання урядових завдань і повноважень у сфері безпеки дорожнього руху. Більше того: своєю постановою від 13 березня 2013 р. № 180 КМУ скасував низку консультативно-дорадчих органів, що були створені при ньому, в тому числі й Координаційну раду з безпеки дорожнього руху (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/180-2013-%D0%BF>).

Таким чином, Кабінет Міністрів України практично повністю самоусунувся від виконання своїх управлінських функцій у сфері безпеки дорожнього руху, переклавши їх на Міністерство внутрішніх справ України та на інші міністерства і відомства. Проте за увесь час реалізації Стратегії Кабінет Міністрів України жодного разу не заслуховував питання про хід її виконання та соціально-економічні наслідки цієї роботи. Тобто, виконання

Стратегії було пущене на самоплив.

Ще одна негативна роль Кабінету Міністрів України проявилася у зриві фінансування заходів з реалізації Стратегії. Відповідно до розпорядження КМУ від 21 березня 2012 р. № 140-р міністерства та інші центральні органи виконавчої влади отримали доручення щодо своєчасного фінансування визначеного плану заходів з реалізації Стратегії. Проте в розпорядженні не було сказано за рахунок яких коштів мало відбуватись це фінансування і в яких об'ємах. На нашу думку, фінансування плану заходів з реалізації Стратегії мало б відбуватися за рахунок Державного бюджету. Але під час формування проекту Бюджету на 2013 Уряд не передбачив відповідних коштів, а отримані нами відповіді від низки міністерств підтвердили, що заходи з реалізації Стратегії та інші програмні заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху в Україні, з Державного бюджету не фінансувались.

Проміжні результати моніторингу показали, що станом на липень 2013 року із запланованих для виконання у 2012-2013 роках заходів Стратегії повністю було виконано лише 7, виконано частково – 16, зовсім не виконано або не виконувалося 19 заходів.

Такий, без перебільшення, провальний стан з реалізацією Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху мала б виправити Державна цільова програма з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, яка була затверджена постановою КМУ від 25 березня 2013 р. № 294 (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF>). Проте ця Програма розроблялась і затверджувалась в тому ж дусі, що й Стратегія, тобто без належного наукового та соціально-економічного обґрунтування. Як наслідок, із понад 60 завдань Програми більше половини були пов'язані із придбанням та закупівлею різноманітної техніки та обладнання, причому за завищеними цінами. Але як покращення матеріально-технічної бази підрозділів ДАІ та ДСНС позначиться на безпеці дорожнього руху – ніхто не аналізував.

Мабуть, не варто дивуватися тому, що під час формування Державного бюджету України в ньому не були закладені кошти на виконання завдань і заходів Програми, а 5 березня 2014 р. своєю постановою КМУ достроково припинив її виконання разом із 13-ма іншими державними програмами. На нашу думку, це сталося через низьку якість Державної програми з підвищення безпеки дорожнього руху та велику кількість корупційних ризиків, що були в ній закладені. На це, до речі, ще на етапі розроблення Програми звертали свою увагу і представники наших громадських організацій, і представники Міністерства економічного розвитку, але тоді їхні зауваження не були враховані.

Наразі Уряд не проявляє практично жодних ініціатив щодо розроблення нових стратегічних та програмних документів у сфері безпеки дорожнього

руху. Щоправда, 20 серпня 2014 р. КМУ своїм розпорядженням вніс зміни до п. 24 Плану заходів з реалізації Стратегії, доручивши Мінінфраструктури, Укравтодору, Укртрансінспекції, МВС, Мінекономрозвитку та Мінрегіону розробити та подати на розгляд Кабінету Міністрів України проект технічного регламенту щодо безпеки автомобільних доріг загального користування. Цікаво, що такий проект з відповідними додатками був розроблений і розміщений на сайті Укравтодору ще у липні 2014 року. На початку 2015 року там з'явилась доопрацьована редакція цього проекту, (<http://www.ukravtodor.gov.ua/proekti-regulyatornikh-aktiv-ta-analiz-regulyatornogo-vplivu-na-nikh>), але станом на 10.02.2015 р. Кабінет Міністрів України досі його не затвердив.

До цього варто додати, що Коаліційною угодою, яка була підписана членами парламентської коаліції в листопаді 2014 року і стала частиною Програми діяльності Уряду, передбачено низку заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху, а саме: перегляд у I кв. 2015 року діючих програм з підвищення безпеки дорожнього руху та прийняття 5-річного скоординованого плану дій із забезпечення безпеки дорожнього руху; внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» з визначенням системи управління безпекою дорожнього руху та інше. Див. текст Коаліційної Угоди тут: [http://samopomich.ua/wp-content/uploads/2014/11/Koaliciynna\\_uhoda\\_parafovana\\_20.11.pdf](http://samopomich.ua/wp-content/uploads/2014/11/Koaliciynna_uhoda_parafovana_20.11.pdf).

Контроль за виконанням цього розділу Коаліційної Угоди здійснює підкомітет з питань безпеки дорожнього руху Комітету з питань транспорту Верховної Ради України.

## Роль Міністерства внутрішніх справ

Як уже було сказано, в реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, Міністерству внутрішніх справ України була відведена особлива роль. Фактично, МВС стало не тільки розробником, а й замовником цієї Стратегії та одним з її головних виконавців, що було продиктовано функціональними повноваженнями цього органу, передбаченими Положенням про Міністерство внутрішніх справ, затвердженим Указом Президента України від 6 квітня 2011 року N 383/2011 (<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/383/2011>).

Так, відповідно до Положення, одним з основних завдань МВС є **формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху**. Відповідно до покладених на нього завдань МВС також розробляє проекти державних програм з безпеки дорожнього руху та в межах наданих повноважень забезпечує цю безпеку. До речі, ці норми збереглися і в новому Положенні про МВС, що було затверджене постановою КМУ від 13 серпня 2014 р. № 401 (<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-2014-%D0%BF>).

Таким чином, із 68 заходів Плану реалізації Стратегії МВС стало виконавцем та співвиконавцем 45 заходів, зокрема й таких важливих, як розроблення Державної цільової програми підвищення безпеки дорожнього руху. На нашу думку, це було одним з ключових завдань Стратегії, оскільки більшість країн цивілізованого світу вирішували свої проблеми у сфері безпеки дорожнього руху саме на основі програмно-цільових підходів. Проте, реалізувати це завдання в Україні не вдалося, насамперед, через відсутність у системі МВС фахівців відповідного рівня та через неефективну координацію діяльності інших міністерств і відомств.

Так, відповідно до Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, яка була схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 року № 771 (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/771-2012-%D0%BF>) державними замовниками цієї Програми були визначені Міністерство внутрішніх справ (координатор) та Міністерство інфраструктури. **В тримісячний строк** названі міністерства та інші заінтересовані центральні органами виконавчої влади за участю громадських організацій мали розробити та подати Кабінетові Міністрів України проект Державної цільової програми підвищення рівня безпеки. З цією метою Центр безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем МВС зібрав фінансові пропозиції від зацікавлених міністерств та відомств і включив їх до проекту Програми. Сама Програма була затверджена постановою КМУ тільки 25 березня 2013 року (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF>).

Хочемо зазначити, що громадська організація «Товариство учасників руху» брала активну участь в обговоренні проекту Концепції та проекту Державної цільової Програми і на цьому етапі висловила до них цілу низку принципових зауважень та пропозицій, які в письмовому вигляді також були надіслані Прем'єр-міністрові України М.Азарову та керівникові ЦБДР та АС С. Буднику. Зокрема, ГО ТУР пропонувала визначити державним замовником Програми безпосередньо Кабінет Міністрів України (а не МВС та Мінінфраструктури), а також збільшити термін реалізації Програми до 2017 року. Наша громадська організація також висловила суттєві зауваження щодо антинаукових підходів, які були допущені при складанні проекту Програми та її фінансового обґрунтування. Детальніший аналіз цих документів дивіться тут: [http://www.tur.org.ua/sites/default/files/gromadskiy\\_monitoring.pdf](http://www.tur.org.ua/sites/default/files/gromadskiy_monitoring.pdf). Діяльність 4.)

На жаль, більшість наших зауважень та пропозицій не були враховані розробниками Державної цільової програми, що негативно позначилося на якості Програми і привело до її скасування. Таким чином, один з найважливіших пунктів Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху не був виконаний і цей факт потребує публічної оцінки. Наша оцінка полягає в тому, що Міністерство внутрішніх справ України та його структурні підрозділи, насамперед, Департамент ДАІ і ЦБДР та АС, зорієнтовані на виконання суто міліцейських функцій і за своєю природою та рівнем компетенції не можуть бути замовниками та виконавцями мульти-секторальних державних програм у сфері безпеки дорожнього руху. У більшості європейських країн ці функції здійснюють спеціальні урядові органи або органи, що входять до системи міністерств транспорту. Крім того, як показала практика, МВС та його підрозділи не змогли забезпечити ефективну координацію діяльності інших міністерств і відомств та місцевих органів виконавчої влади, задіяних до реалізації Стратегії та Державної цільової Програми з підвищення безпеки дорожнього руху.

На недостатній рівень такої координації вказувалось і в Концепції державної цільової програми. Саме тому у 2012 році фахівцями Укртрансінспекції був розроблений проект постанови Кабінету Міністрів України «Про утворення Ради з питань безпеки дорожнього руху» та проект Положення про цю Раду, яка мала стати постійно діючим консультативно-дорадчим органом при КМУ з питань безпеки дорожнього руху (<http://www.uti.gov.ua/transinsp/uk/publish/article/41913>). Проте ця постанова так і не була ухвалена, а виконавці Стратегії та Програми з підвищення безпеки дорожнього руху нічого не зробили для розроблення інших механізмів координації, які б сприяли вдосконаленню механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху.

Наприклад, відповідно до п.п.1) п. 5 Плану заходів з реалізації Стратегії, у першому півріччі 2012 року МВС України разом із

Мінінфраструктури, Мінюстом та іншими заінтересованими центральними органами виконавчої влади (якими саме не вказано), мали **«опрацювати питання щодо чіткого розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та в разі потреби внести Кабінетові Міністрів України в установленому порядку відповідні пропозиції»**.

Тут зауважимо, що з точки зору оптимального управління безпекою дорожнього руху завдання мало б стосуватися не стільки розмежування повноважень, як створення в системі державного управління головної організації, яка б одноособово відповідала б за безпеку дорожнього руху і була б координатором усіх національних та місцевих програм у цій галузі. Але саме завдання було сформульоване таким чином, що його виконання не носило обов'язкового характеру, тому потреба вносити КМУ якісь пропозиції щодо розмежування повноважень відпала сама собою і ще один пункт Стратегії не був виконаний.

Подібна ситуація склалася і щодо створення інноваційного фонду з безпеки дорожнього руху та залучення позабюджетних джерел для фінансування наукових досліджень і проектів у сфері безпеки дорожнього руху. Опрацювання цього питання було доручене відразу 8 міністерствам (МВС, Мінінфраструктури, МНС, МОЗ, МОНмолодьспорт, Мінрегіон, Мінфін, Мінекономрозвитку), які **«в разі потреби»** мали внести Кабінетові Міністрів України відповідні пропозиції. Мабуть, представники названих міністерств такої **потреби** не побачили, тому, в Україні досі не створено інноваційного фонду з безпеки дорожнього руху і за останній час не реалізовано жодного (!) інноваційного проекту в цій сфері.

Було б добре, щоб керівники названих міністерств, насамперед, МВС, надали публічні пояснення чому не були виконані ті, чи інші завдання Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху. Хоча самою Стратегією були передбачені досить умовні механізми контролю за її виконанням. Так, щороку до 15 січня МВС мало збирати інформацію про стан виконання Плану заходів з реалізації Стратегії і щороку до 1 лютого подавати узагальнену інформацію до Кабінету Міністрів України. Але за увесь час на Урядовому порталі та на офіційних сайтах МВС і Департаменту ДАІ ми не побачили жодної такої інформації.

На нашу думку, Міністерство внутрішніх справ України та керівництво цього відомства (і колишнє, і теперішнє) несе пряму відповідальність за невиконання ( або саботаж) Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. Хоча, треба визнати, що останнім часом тут спостерігається певний прогрес, пов'язаний з намірами докорінно реформувати міліцейську систему та ліквідувати Державтоінспекцію. Сподіваємося, що наступним кроком МВС стане передача численних функцій ДАІ спеціально створеному органу центральної виконавчої влади, наприклад, Національній дорожній



адміністрації, та реформування всієї системи управління цією безпекою. До речі, подібне питання за сприяння Світового банку сьогодні вирішують у Польщі.

Наразі ж нам доводиться констатувати, що одне з ключових завдань Стратегії, що стосувалось удосконалення механізму державного регулювання у сфері безпеки дорожнього руху, досі залишається не вирішеним, хоча на його актуальності неодноразово наголошували і вітчизняні, і міжнародні експерти та організації з безпеки дорожнього руху. Зокрема, Глобальним Планом здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху ООН на 2010-2020 роки, передбачено, що для покращення управління безпекою дорожнього руху національні уряди мають визначити провідну установу (і супутні механізми координації) у сфері безпеки дорожнього руху, залучивши до цього партнерів з низки секторів шляхом:

- визначення провідної установи і створення відповідного секретаріату;
- стимулювання створення координаційних груп; і
- вироблення програми основної роботи.

На жаль, український Уряд досі не виконав цих рекомендацій і навіть не забезпечив переклад на українську мову Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху та інших важливих документів ООН.

## Роль Міністерства інфраструктури

Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12 травня 2011 року №581/2011, це міністерство є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, одним із завдань якого є формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, в тому числі на автомобільному транспорті (<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/581/2011>). Міністерство інфраструктури затверджує положення про систему управління безпекою на транспорті та відповідні галузеві програми у сфері безпеки. Крім того, через свого міністра Міністерство координує діяльність Укртрансінспекції та Державного агентства автомобільних доріг, які забезпечують реалізацію державної політики відповідно у сфері безпеки на ліцензованому автомобільному транспорті загального користування та у сфері дорожнього господарства і управління автомобільними дорогами. Для реалізації науково-технічних завдань Міністерство співпрацює з державним автотранспортним науково-дослідним та проектним інститутом та з державним дорожнім науково-дослідним інститутом імені М.П. Шульгіна.

Таким чином, Міністерство інфраструктури має значний обсяг повноважень для реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, в т.ч. й тих завдань, які були визначені Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року. Загалом назване Міністерство разом із іншими ЦОВВ відповідало за реалізації понад 30 заходів Стратегії. Значна частина з них була виконана в рамках Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013 – 2015 роки, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 4 квітня 2013 року N 210 (<http://document.ua/pro-zatverdzhennja-galuzevoyi-programi-zabezpechennja-bezpek-doc188041.html>).

Так, 22 березня 2012 р. набрав чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо впорядкування міжнародних автомобільних перевезень», також за ініціативою Мінінфраструктури було внесено низку важливих змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту і дорожнього господарства. Крім цього, розпорядженням КМУ від 3 вересня 2012 р. № 719-р була схвалена Концепція Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, а постановою від 11 липня 2013 № 696 затверджено Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки. Але моніторинг виконання цієї програми показав, що Укравтодор дуже недбало ставиться до збереження

дорожнього господарства. Зокрема, в Дергачівському районі Харківської області нами був виявлений факт захоплення дороги загального користування приватною особою, яка перекрила під'їзд до села Чайківки. Попри те, що ця дорога знаходиться на балансі обласного підрозділу Укравтодору, ним не було вжито належних заходів для повернення дороги в державну власність.

Важливе значення для вдосконалення державного регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху мало затвердження Методики визначення соціально-економічних втрат від ДТП (М 218-03450778-695:2011), яка ще у 2011 році була розроблена ДП «ДерждорНДІ» ім. М.П. Шульгіна. В основі Методики лежать науково обґрунтовані розрахунки вартості людського життя, якому держава поки що не склала належної ціни. 4 липня 2014 року під час зустрічі з керівником цього підприємства В.М. Нагайчуком він запевнив, що така Методика дійсно існує. Але цей документ так і не з'явився у відкритому доступі, а його юридичний статус залишається невідомим. Немає Методики і в переліку документів, тиражування яких доручено ДерждорНДІ.

Виходячи з цього, ми вважаємо, що Мінінфраструктури та МВС не забезпечили виконання цього пункту Плану заходів з реалізації Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху. На них також лежить відповідальність за відсутність Методики обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху, Програми інформатизації дорожньої галузі та інших планових заходів, розроблення яких передбачалося Стратегією.

При цьому, 23 вересня 2014 року прес-служба Мінінфраструктури, посилаючись на заступника Міністра з питань європейської інтеграції Оксану Рейтер, повідомила, що *«У рамках реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2015 року, Транспортної стратегії України на період до 2020 року, Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки реалізується комплекс заходів зі зниження аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, посилюються вимоги до персоналу автомобільного транспорту та конструкції транспортних засобів (впровадження тахографів), започатковано технічне розслідування ДТП, розробляється Положення про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті з урахуванням норм міжнародного стандарту ISO 39001:2012 «Система управління безпекою дорожнього руху (БДР) - вимоги та настанови щодо застосування» тощо ([http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable\\_article?art\\_id=247622466](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/printable_article?art_id=247622466)).*

Втім, Міністерство інфраструктури та підпорядковані йому відомства досі не оприлюднили повної інформації про стан виконання Стратегії з

підвищення рівня безпеки дорожнього руху та соціально-економічні наслідки цієї роботи. Щоправда, щороку Міністерство Інфраструктури готує і оприлюднює Аналітичні звіти про стан безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні. Так, згідно із статистичними даними за 12 місяців 2013 року на автошляхах України сталося 3317 дорожньо-транспортних пригод (ДТП) за участю ліцензованого автомобільного транспорту, в яких 189 осіб загинули та 1925 отримали травми. З них з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 2016 ДТП, в яких 55 осіб загинули, а 916 отримали травми різного ступеня тяжкості. За аналогічний період 2012 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту було допущено 1989 ДТП, в яких 75 осіб загинули та 781 отримала травми. Тобто, рівень аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті за 2013 рік порівняно з 2012 роком за абсолютними показниками становить +1,4 % щодо кількості ДТП; -26,7% щодо кількості загиблих та +17,3% щодо кількості травмованих осіб.

Аналіз ДТП за 12 місяців 2013 року у порівнянні з аналогічним періодом 2012 року за видами транспортних засобів засвідчив наступне:

- з вини водіїв автобусів сталося на 3,5 % більше випадків ДТП (1963 ДТП у 2013 році проти 1896 ДТП у 2012 році), у яких на 23,4 % менше загинуло осіб (49 осіб проти 64) та на 23,9 % більше осіб отримали травми (885 осіб проти 714);

- з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів сталося на 4,5 % менше випадків ДТП (21 ДТП у 2013 році проти 22 ДТП у 2012 році), у яких 3 особи загинуло (як і в 2012 році) та на 84,2 % менше осіб отримали травми (3 особи проти 19);

- з вини водіїв легкових автомобілів-таксі сталося на 54,9 % менше випадків ДТП (32 ДТП у 2013 році проти 71 ДТП у 2012 році), у яких на 62,5% менше загинуло осіб (3 особи проти 8) та на 41,7 % менше осіб отримали травми (28 осіб проти 48)...

- через недоліки в експлуатаційному утриманні доріг загального користування сталося 385 ДТП у яких загинуло 36 осіб (на 43,8 % менше порівняно з 2012 роком) та травмовано 165 осіб (на 35,5 % менше). Загалом, за даними Департаменту ДАІ МВС України, протягом 2013 року на автомобільних дорогах загального користування сталося 27 211 ДТП (на 1,4 % менше порівняно з 2012 роком), що становить 14 % від загальної кількості ДТП по Україні (190 852 пригод), з яких 8 925 ДТП з постраждалими: загинуло – 2 426 осіб (на 1,4 % менше порівняно з 2012 роком), отримали тілесні ушкодження - 11 803 особи (на 2,8 % менше порівняно з 2012 роком). Повний звіт про стан безпеки на транспорті див. тут: [http://www.mtu.gov.ua/repository/41364/file/Book\\_analiz\\_2013.Pdf](http://www.mtu.gov.ua/repository/41364/file/Book_analiz_2013.Pdf).

## Роль МОЗ України

Одним з основних завдань Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року було удосконалення системи надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, яке передбачало розроблення заходів щодо ефективного реагування служб порятунку, зниження ризику під час транспортування постраждалих до закладів охорони здоров'я, забезпечення психологічної підтримки постраждалих та їх близьких тощо.

Велике значення для реалізації цих та інших завдань у сфері медичного забезпечення безпеки дорожнього руху мало ухвалення Закону України «Про екстрену медичну допомогу», ст. 47 якого стосується саме організації медичного забезпечення безпеки дорожнього руху. Крім того, наказом МОЗ України було затверджено Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0774-14>), а постановою Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2012 р. №1119 були затверджені нормативи прибуття бригад екстреної медичної допомоги (<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1119-2012-%D0%BF>).

Варто звернути увагу, що річним планом роботи МОЗ України на 2014 рік також було затверджено перелік проектів регулятивних актів, розроблення яких покладалось на Департамент реформ та розвитку медичної допомоги МОЗ України, а саме:

- проект спільного наказу МОЗ та МВС «Про внесення змін до Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів»;
- проект наказу МОЗ «Про затвердження Положення про порядок ведення бази даних медичних комісій з огляду кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів та виданих ними медичних довідок щодо придатності до керування транспортним засобом»;
- проект наказу Міністерства охорони здоров'я України «Про затвердження Порядку підвищення рівня професійної компетентності медичних працівників, що проводять перед рейсові (після рейсові) медичні огляди водіїв транспортних засобів»;
- проект наказу Міністерства охорони здоров'я України «Про затвердження Порядку проведення психофізіологічних освідчень кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів» (<http://www.apteka.ua/article/291379>).

Всі проекти наказів (крім останнього) були розроблені й оприлюднені для громадського обговорення. Але досі жоден з них не затверджений МОЗ України та не набув статусу нормативно-правового акта.

Окремо необхідно виділити роботу установ МОЗ над розв'язанням проблеми психофізіологічної здатності кандидатів у водії та водіїв до безаварійного керування. Аналіз причин ДТП вказує на те, що значна кількість ДТП стається через так званий «людський фактор», до якого відносяться й показники функціонального стану та здоров'я водіїв. Причому ці показники мають бути визначені, ранжовані і трактовані відповідно до наукових та практично обґрунтованих вимог надійності водія, як головної складової частини у високодинамічній та інформаційно насиченій системі «безпечна дорога – безпечний транспорт – безпечний водій».

Із залученням фахівців з психофізіології та медичної техніки нами були розглянуті проекти методичних рекомендацій «Використання програмно-апаратного комплексу експрес-аналізу функціонального стану водіїв під час передрейсових оглядів» та «Психофізіологічна експертиза професійної придатності робітників автомобільного транспорту», розроблених Державним підприємством «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту». Результати аналізу вибору параметрів, за якими пропонується оцінювати психофізіологічний стан водіїв, а також технічні рішення щодо апаратури були визнані необґрунтованими і недосконалими, а в цілому завдання щодо створення методик – не виконаним.

З цього можна зробити висновок, що МОЗ України та його структурні підрозділи не проявили належної відповідальності під час виконання завдань Стратегії, чим знизили її практичне значення. Насамперед, це стосується запровадження заходів з проведення обов'язкового психофізіологічного обстеження водіїв, які здійснюють комерційні перевезення пасажирів і водіїв, та організації психологічної допомоги жертвам ДТП на етапі їх лікування та соціальної реабілітації. Також МОЗ України і МВС не забезпечили внесення змін до національних стандартів з метою перегляду вимог до комплектації медичних аптечок транспортних засобів з урахуванням міжнародного досвіду.

Інформація про стан виконання Міністерством охорони здоров'я України інших заходів Стратегії наведена нижче.

## Роль МОНмолодьспорту, ДСНС та інших

У виконанні Плану заходів з реалізації Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні Міністерству освіти і науки, молоді та спорту, Державній службі з надзвичайних ситуацій, Мінрегіонбуду, Мінюсту та іншим ЦОВВ була відведена другорядна роль. Але у процесі моніторингу ми намагалися прослідкувати як з цією роллю впоралися названі міністерства, насамперед, МОН та МНС.

Зокрема, вдалося з'ясувати, що 07.05.2012 Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України видало наказ № 545 від «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року»: [http://www.guon.kiev.ua/files/nakaz\\_mon/nakaz\\_mon\\_545.pdf](http://www.guon.kiev.ua/files/nakaz_mon/nakaz_mon_545.pdf). Подібні накази були продубльовані обласними та районними управліннями освіти, а також навчальними закладами. Для прикладу пропонуємо ознайомитися з наказом Департаменту освіти і науки Донецької ОДА: <http://www.osvita.donetsk.ua/?lang=ua&sec=05.01&iface=Public&cmd=showdoc&args=id:219> та Планом заходів Запорізької державної інженерної академії: [http://www.zgia.zp.ua/gazeta/dai\\_2012.pdf](http://www.zgia.zp.ua/gazeta/dai_2012.pdf)

Проаналізувавши ці та інші документи, ми дійшли висновку, що їх створення та виконання значною мірою носило формальний характер, бо проводилось в рамках уже існуючих типових навчальних програм та планів і в рамках загального бюджету навчальних закладів. В жодному наказі не йшлося про збільшення академічних годин та запровадження окремих факультативних курсів для вивчення учнями Правил дорожнього руху. Приємне виключення складає хіба що наказ управління освіти і науки Вінницької обласної державної адміністрації від 21.05.2012 р. №347, яким в усіх загальноосвітніх навчальних закладах області було продовжено запроваджене у 2009 році обов'язкове вивчення курсу «Безпека дорожнього руху».

Як позитивний факт можемо відзначити і видання у 2013 році вінницьким видавництвом "Поліграф Сервіс" та ЦБДРтаАС МВС навчально-методичного комплексу плакатів: "Безпека дорожнього руху – це життя!", призначеного для навчання дітей 1-9 класів. Комплект був схвалений МОН, а у його презентації навіть взяв участь тодішній міністр освіти і науки Д. Табачник. Проте цей потрібний комплект так і не дійшов до кінцевих замовників, бо на його тиражування Міністерство освіти і науки не виділило коштів. У якості експерименту наша громадська організація провела презентацію комплексу плакатів для методистів Департаменту освіти Харківської міської ради та Харківського обласного Інституту безперервної освіти. Нами також було розіслано близько 100 листів

керівникам загальноосвітніх шкіл з пропозицією придбати навчально-методичний комплект плакатів «Безпека руху – це життя». Як результат, на цю пропозицію відгукнулася лише одна школа м. Харкова, при якій діє загін юних інспекторів дорожнього руху.

Загалом, ми дійшли висновку, що в рамках реалізації Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху Міністерству освіти і науки України та іншим урядовим органам не вдалося покращити рівень підготовки водіїв транспортних засобів та забезпечити належне вивчення різними групами населення Правил дорожнього руху. Насамперед, це стосується найуразливіших категорії учасників дорожнього руху, якими є пішоходи та велосипедисти. Тому це питання досі залишається надзвичайно актуальним.

У процесі моніторингу нами також був проаналізований План заходів Міністерства надзвичайних ситуацій (тепер ДСНС) щодо реалізації Стратегії з підвищення безпеки дорожнього руху, який був затверджений наказом цього міністерства від 27.04.12 № 732 (<http://www.mns.gov.ua/files/2012/5/14/plan.pdf>). План заходів МНС складається всього з 9 пунктів, більшість яких були перенесені з Плану Кабміну. Одне з найважливіших завдань цього Плану стосувалось запровадження інноваційних систем оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та виклику рятувальних служб. Виконанню цього завдання сприяло ухвалення Верховною Радою України Закону «Про систему екстреної допомоги населенню за єдиним телефонним номером 112», який набрав чинності 13.03.2012 року. Для впровадження в Україні системи 112 також було створене Державне підприємство «Центр громадської безпеки 112» (<http://www.112.gov.ua>), а загальна вартість робіт із впровадження системи була оцінена у 503 млн грн. Очікувалось, що система «112» запрацює уже у 2012 році, що було пов'язано з підготовкою та проведенням в Україні Чемпіонату Європи з футболу. Проте через відсутність фінансування та інші бюрократичні перепони ця система досі не запрацювала.

У той же час у Європі з 2015 року починається запровадження систем автоматичного оповіщення про дорожні пригоди на автотранспорті eCall, якими будуть обладнані всі нові автомобілі. Приєднання України до цього проекту поки що не передбачається.



## Висновки і рекомендації

Результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року показали, що за 23 роки незалежності в нашій державі так і не було вироблено єдиної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та ефективних механізмів її реалізації.

В Україні існує недосконала законодавча та нормативно-правова база, що регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність учасників дорожнього руху, міністерств та відомств, інших органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій. Насамперед, це стосується Закону України «Про дорожній рух», який був ухвалений ще у 1993 році і вже не відповідає вимогам сьогодення. Однією з найбільших вад цього закону є те, що ним не встановлено чіткої відповідальності за невиконання норм щодо планування і виконання заходів з підвищення безпеки дорожнього руху та їх неналежне фінансування, зокрема урядовими органами. Про наслідки такої бездіяльності ми вже говорили.

Також за роки незалежності в Україні не було створено ефективної системи управління безпекою дорожнього руху, яка б базувалася на концентрації повноважень та відповідальності в руках єдиного державного органу і одночасно забезпечувала б чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і забезпечувала б координацію їхньої діяльності. Особливої актуальності це завдання набуває у зв'язку з намірами Уряду реформувати систему управління автомобільними дорогами загального користування та передати місцевим органам влади управління дорогами загального користування. Проте, чи зможуть місцеві органи влади забезпечити належний рівень безпеки на таких дорогах – сказати важко.

Загалом, варто зазначити, що досі в Україні зберігається успадкована ще з радянських часів система управління безпекою дорожнього руху, в основі якої лежать карально-репресивні функції, які здійснює Державтоінспекція. У той же час у розвинених країнах світу основна увага приділяється технічному регулюванню питань безпеки дорожнього руху та освітній діяльності, роботі з цільовими групами учасників дорожнього руху.

Відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху не дозволяє Україні в повній мірі використовувати кращий світовий досвід та наукові досягнення в галузі безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки транспорту та сталої мобільності й не сприяє залученню міжнародної технічної і фінансової допомоги для реалізації проектів з підвищення

безпеки дорожнього руху. Особливо гостро це відставання відчувається у сфері наукового забезпечення проектів з безпеки дорожнього руху. Фактично наука відсторонена від вирішення проблем цієї галузі й не отримує на це державних замовлень. Так, у згаданій Державній цільовій програмі з БДР на наукове забезпечення цієї галузі було передбачено виділити 600 млн. грн., половина з яких мала піти на створення науково-дослідного інституту економічних та управлінських проблем безпеки дорожнього руху. Решта коштів мала піти на проведення чотирьох наукових досліджень, хоча тема цих досліджень і кінцева мета не були зазначені.

Варто наголосити, що Україна досі не приступила до виконання рекомендацій Глобального плану ООН щодо здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011-2020 рр. та не призначила національного координатора цих дій. Поза увагою Уряду та урядових органів також залишаються рекомендації ВООЗ, проекту TRACEKA, Міжнародного транспортного Форуму (ITF) та Комітету з питань внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН щодо підвищення безпеки дорожнього руху. З цієї причини Україна фактично проігнорувала Другий Глобальний Тиждень з безпеки дорожнього руху ООН, який проводився 6-12 травня 2013 року і був присвячений безпеці пішоходів. Як наслідок, серед країн Європейського континенту Україна опинилася серед лідерів за рівнем смертності та травмування людей у ДТП, і покращення у цій сфері не спостерігається.

Усі ці недоліки і проблеми були для нас занадто гострими і очевидними, щоб їх ігнорувати. Тому у своїй діяльності ми не тільки критикували владні органи та проводили моніторинг їхньої діяльності, а й розробляли для них конструктивні пропозиції та рекомендації з вирішення проблем безпеки дорожнього руху. Зокрема, такі пропозиції були сформульовані у підсумковій резолюції Третьої міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху», яка проходила в Харкові 16-17 квітня 2013 року: [http://www.pishohid.org.ua/sites/default/files/rezolyuciakonferenciibdr2013\\_1.pdf](http://www.pishohid.org.ua/sites/default/files/rezolyuciakonferenciibdr2013_1.pdf), у резолюції Загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху, який проходив у Києві 14 липня 2014 року: [http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/forum\\_resol.pdf](http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/forum_resol.pdf), у Пропозиціях щодо реформування державної системи управління безпекою дорожнього руху в Україні, розроблених нашими громадськими організаціями і направленими Президентові України, Прем'єр-міністрові та голові Верховної Ради України: [http://www.tur.org.ua/sites/default/files/reformuvannya\\_sistemi\\_upravlinnya\\_bdr\\_0.pdf](http://www.tur.org.ua/sites/default/files/reformuvannya_sistemi_upravlinnya_bdr_0.pdf)).

Узагальнивши ці пропозиції та рекомендації, можемо лише повторити найважливіші з них, які мають для України стратегічне значення:

### **1. Президентіві України, Національній Раді реформ:**

Створити Національну раду з безпеки дорожнього руху, як дорадчо-консультативного органу з постійно діючим секретаріатом, та затвердити відповідне положення про цю Раду. Як варіант пропонуємо створити такий орган у складі Ради національної безпеки і оборони України.

Доручити Національній раді з безпеки дорожнього руху разом із Кабінетом Міністрів України розробити Національний план дій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та Державну цільову програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на 2015 – 2020 роки.

### **2. Кабінету Міністрів України:**

Провести розширене засідання Уряду, присвячене стану справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та за наслідками розгляду цього питання ініціювати створення в системі центральних органів виконавчої влади Національної дорожньої адміністрації як міжвідомчого органу **із спеціальним статусом**, що забезпечуватиме реалізацію державної політики в галузі безпеки дорожнього руху, координуватиме діяльність у цій галузі міністерств і відомств, органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування та виступатиме замовником і директором державних програм і проектів з безпеки дорожнього руху.

Як варіант, пропонуємо запросити на керівні посади в НДА фахівців з аналогічних закордонних установ та вітчизняних науковців, що дозволить налагодити ефективну діяльність НДА. Унеможливити працевлаштування до НДА осіб, які скомпрометували себе корупцією та безвідповідальністю в існуючих структурах.

Звернутися до міжнародних організацій, що працюють у сфері безпеки дорожнього руху, насамперед, європейських, з проханням надати Україні необхідну технічну, кадрову та фінансову допомогу для реалізації проектів і програм у сфері безпеки дорожнього руху та сталої мобільності.

### **3. Комітету з питань транспорту Верховної Ради України:**

Ініціювати проведення парламентських слухань з питань законодавчого забезпечення галузі безпеки дорожнього руху в Україні та розглянути питання про виконання Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року та інших державних програм у цій галузі.

За наслідками слухань рекомендувати Президентіві України і Кабінету Міністрів України взяти до виконання п. 1, 2 цих пропозицій та підтримати проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», розроблений групою експертів.

#### **4. Органам місцевого самоврядування:**

Розглянути хід виконання обласних, районних та міських програм підвищення безпеки дорожнього руху та внести до них відповідні зміни і доповнення з урахуванням сучасних тенденцій і підходів до вирішення цих питань.

При уточненні місцевих бюджетів передбачити кошти на виконання місцевих і регіональних програм з підвищення безпеки дорожнього руху та посилити співпрацю з неурядовими громадськими організаціями та фондами, а також з міжнародними організаціями в питаннях підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху.

#### **5. Інститутам громадянського суспільства та засобам масової інформації:**

Здійснювати постійний громадський контроль за діяльністю органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування і посадових осіб цих органів щодо виконання ними функцій і повноважень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

**АНАЛІЗ ВИКОНАННЯ  
ПЛАНУ ЗАХОДІВ З РЕАЛІЗАЦІЇ**  
Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в  
Україні на період до 2015 року

**I. Удосконалення механізму державного регулювання у  
сфері забезпечення безпеки дорожнього руху**

1. Розробити та подати на розгляд Кабінету Міністрів України проекти:

1) Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на 2012-2016 роки.

Виконавці, терміни виконання	Оцінка виконання
МВС, Мінінфраструктури, МОЗ, МНС, МОНмолодьспорт, Мінрегіон, Мінекономрозвитку	<p style="text-align: center;"><b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b></p> Проект Програми був затверджений КМУ, проте виконання Державної цільової програми з підвищення рівня БДР на період до 2016 р. було достроково припинене за постановою КМУ від 05.03. 2014 року № 71. <a href="http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/71-2014-%D0%BF">http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/71-2014-%D0%BF</a>
Перше півріччя 2012 року	

2) Концепції Державної цільової програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2012-2016 роки.

Мінінфраструктури, Укравтодор, Укртрансінспекція, Мінекономрозвитку	<p style="text-align: center;"><b>ВИКОНАНО</b></p> Розпорядженням КМУ від 3.09. 2012 р. № 719-р схвалено Концепцію Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки.
Перше півріччя 2012 року	

3) Державної цільової програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2012-2016 роки.

Мінінфраструктури, Укравтодор, Укртрансінспекція, Мінекономрозвитку	<p style="text-align: center;"><b>ВИКОНАНО</b></p> Постановою КМУ від 11.07.2013 № 696 затверджено Державну цільову економічну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки.
2012 рік	

2. Розробити та затвердити:

1) регіональні цільові програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська і Севастопольська міські держадміністрації	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>  Програми розробляються і затверджуються, але через відсутність фінансування виконуються формально. Стан виконання цих програм Урядом не координується й не контролюється.
Перше півріччя 2012 року	

2) Типове положення про систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті з визначенням порядку організації профілактичної роботи з попередження дорожньо-транспортних пригод, основних завдань та функцій управління, суб'єктів та об'єктів управління, процедури контролю за виконанням таких робіт.

Мінінфраструктури, Укртрансінспекція	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>  Укртрансінспекцією розроблено проект Положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Але воно досі не затверджене. Досі діє старе положення, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 12.11.2003 N 877.
2012 рік	

3) методика оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод та обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху.

МВС, Мінінфраструктури	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>  Методика визначення соціально-економічних втрат від ДТП розроблена ДерждорНДІ, але досі не оприлюднена і у відкритому доступі відсутня. Методика обґрунтування економічної ефективності державного фінансування заходів з безпеки дорожнього руху не розроблена.
2012 рік	

3. Розробити і запровадити методика проведення незалежного технічного розслідування причин дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками за участю автомобільного транспорту загального користування.

Мінінфраструктури, Укртрансінспекція, МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>  Розроблено проект Порядку технічного розслідування ДТП, катастроф, аварій, подій на автомобільному та міському електричному транспорті. Але Мінінфраструктури досі не затвердив цей Порядок.
2012-2013 роки	

4. Внести зміни до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 (Офіційний вісник України, 1997 р., число 8, с. 142), щодо заборони використання автобусів, строк експлуатації яких більше 10 років або переобладнаних з транспортних засобів іншого призначення, для перевезення організованих груп дітей на маршрутах протяжністю більш як 50 кілометрів.

Мінінфраструктури	<b>НЕ ВИКОНАНО</b> Зміни не внесені
2012 рік	

#### 5. Забезпечити:

1) опрацювання питання щодо чіткого розмежування повноважень центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та в разі потреби внести Кабінетові Міністрів України в установленому порядку відповідні пропозиції.

МВС, Мінінфраструктури, Мін'юст, інші заінтересовані центральні органи виконавчої влади	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
Перше півріччя 2012 року	

2) опрацювання питання щодо порядку залучення позабюджетних джерел фінансування заходів з реалізації [Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року](#), зокрема проведення досліджень стосовно підвищення рівня безпеки дорожнього руху та реалізації інноваційних проектів у даній сфері, та в разі потреби внести Кабінетові Міністрів України відповідні пропозиції.

МВС, Мінінфраструктури, МНС, МОЗ, МОНмолодьспорт, Мінрегіон, Мінфін, Мінекономрозвитку	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012 рік	

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

Мінінфраструктури, МВС, Мін'юст	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	

4) участь представників центральних органів виконавчої влади в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з вирішенням питань безпеки дорожнього руху, розробленні та реалізації міжнародних програм і проектів у зазначеній сфері.

МВС, Мінінфраструктури, МНС, МОЗ, МОНмолодьспорт, МЗС	<p style="text-align: center;"><b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b></p> <p>Діє Наказ Мінінфраструктури від 05.06.2014 № 232 «Про моніторинг та координацію...»</p> <p><a href="http://www.mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees/43608.html">http://www.mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees/43608.html</a></p> <p>23-26 вересня у Мінінфраструктури відбувся Національний круглий стіл з питань безпеки дорожнього руху в Україні, організований регіональним проектом «ТРАСЕКА Безпека дорожнього руху II» за участю представників Мінінфраструктури, МВС, Мінрегіону, МОЗ, МОН, КМДА, Укравтодору, Укртрансінспекції, Європейської бізнес асоціації та ін.</p>
Постійно	

5) підвищення рівня кваліфікації державних службовців та працівників Укртрансінспекції.

Укртрансінспекція, Мінінфраструктури	<p><b>НЕ ВИКОНАНО</b></p> <p>Інформація про підвищення рівня кваліфікації на сайті <a href="http://www.uti.gov.ua">http://www.uti.gov.ua</a> відсутня</p>
Постійно	

6. За результатами аналізу стану аварійності на дорогах розробити і подати на розгляд Кабінету Міністрів України пропозиції щодо внесення змін до законодавства з питань безпеки дорожнього руху в частині посилення відповідальності за порушення його вимог.

МВС, Мінінфраструктури	<p><b>НЕ ВИКОНАНО</b></p> <p>Розроблений МВС законопроект "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі види порушень у сфері безпеки дорожнього руху" (тонування вікон, не виконання законних вимог автоінспекторів, не використання ременів безпеки, розмови по мобільному і т.д.) так і не був ухвалений.</p>
2012 рік	

{Пункт 7 виключено на підставі Постанови КМ [№ 180 від 13.03.2013](#)}

8. Створити державний реєстр суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів та/або вантажів за плату, який міститиме інформацію про діяльність перевізників (зокрема про ліцензії, транспортні засоби, власну матеріально-технічну базу, фахівців з вищою профільною освітою, випадки порушення транспортного законодавства тощо), з метою використання такої інформації державними органами.

Укртрансінспекція, Мінінфраструктури	<p><b>НЕ ВИКОНАНО</b></p> <p>Державного реєстру не створено</p>
2012 рік	



9. Визначити порядок обліку дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів, що належать суб'єктам господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і багажу.

Мінінфраструктури, Укртрансінспекція, МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b> Порядок не затверджено
2012-2013 роки	

10. Розробити план наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху та забезпечити його реалізацію.

Мінінфраструктури, МВС, МОНмолодьспорт	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b> Тематичним планом НД та ДКР Укравтодору на 2014-2015 рр. передбачено виконати 6 досліджень за напрямком «Безпека руху». <a href="http://www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201401/2014-01-10-11-00-06-2014.pdf">http://www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201401/2014-01-10-11-00-06-2014.pdf</a>
2012-2015и	

## II. Забезпечення дотримання правил дорожнього руху учасниками дорожнього руху

11. Розробити та подати на розгляд Кабінету Міністрів України проект Закону України стосовно внесення змін до Законів України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та «Про автомобільний транспорт» щодо вдосконалення системи ліцензування та посилення контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, що надають послуги з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і багажу.

Мінінфраструктури, Укртрансінспекція, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b> 22.03.2012 р. набрав чинності Закон "Про внесення змін до деяких законів України щодо впорядкування міжнародних автомобільних перевезень". Розроблено законопроект "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо впорядкування ліцензування автомобільних перевезень)". Закон не ухвалено.
2012 рік	

12. З урахуванням міжнародного досвіду розробити та впровадити в практику новітні науково обґрунтовані методики профілактики порушень правил дорожнього руху.

МВС, МОНмолодьспорт	<b>НЕ ВИКОНАНО</b> Не запроваджено жодної методики
2012-2013 роки	

13. Вжити заходів до запровадження в діяльність Державтоінспекції МВС використання технічних засобів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, передбачивши їх першочергове встановлення в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод.

МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b> Використання технічних засобів автоматичної фіксації порушень ПДР не запроваджено
2012-2015 роки	

14. Посилити контроль за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів, зокрема шляхом утворення спільних мобільних груп.

Укртрансінспекція, МВС.	<b>ВИКОНАНО</b> Мобільні групи здійснюють регулярний контроль
Постійно	

15. Проаналізувати стан виконання рішень суду про накладення стягнень за порушення правил дорожнього руху та вжити заходів до вдосконалення порядку їх примусового виконання.

ДВС, Мін'юст, МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b> У відкритому доступі результати аналізу відсутні
2012 рік	

16. Розробити та ввести в дію єдину автоматизовану інформаційно-пошукову систему обліку порушень правил дорожнього руху.

МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b> В переліку електронних інформаційних баз даних державних установ України значиться стара АІПС «ДТП» (облік та аналіз дорожньо-транспортних пригод);
2012 рік	

17. Забезпечити внесення до національної автоматизованої інформаційної системи Державтоінспекції МВС в автоматичному режимі інформації про сплату накладених штрафів за порушення правил дорожнього руху.

МВС, Казначейство	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012-2013 роки	

18. Розробити та затвердити:

1) порядок здійснення контролю за дотриманням вимог безпеки перевезення пасажирів і вантажів на автомобільному транспорті.

Мінінфраструктури, Укртрансінспекція, МВС	<b>ВИКОНАНО</b>
--	-----------------

2012 рік	<p>20.11.2012 р. набрав чинності ЗУ "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту та дорожнього господарства".</p> <p>Постановою КМУ від 20.05. 2013 р. № 422 затверджено <a href="#">Порядок зупинення транспортного засобу..</a>, а також внесено зміни до Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті: <a href="http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/422-2013-%D0%BF/paran35#n35">http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/422-2013-%D0%BF/paran35#n35</a></p>
----------	--

2) вимоги до матеріально-технічного забезпечення робочих місць медичних працівників, які проводять передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв транспортних засобів, погодивши їх з Антимонопольним комітетом України.

МОЗ	<b>ВИКОНАНО</b>
2012 рік	<p>Спільним наказом МОЗ України та МВС України від 31.01.2013 № 65/80 затверджено Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів і ТАБЕЛЬ оснащення постійного спеціального приміщення для проведення щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв транспортних засобів.</p>

19. Внести зміни до [Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів](#), затвердженого наказом Мінтрансв'язку від 7 червня 2010 р. № 340, у частині запровадження, починаючи з 1 червня 2012 р., тахографів на автобусах, що використовуються для всіх видів перевезень на міжміських автобусних маршрутах.

Мінінфраструктури, Укртрансінспекція	<b>ВИКОНАНО</b>
Перше півріччя 2012 року	<p>Мінінфраструктури України видано наказ від 29.12.2011 №659 «Про внесення змін до наказу Мінтрансв'язку від 07.06.2010 №340», згідно з яким внесено зміни до Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів. З 1.06. 2013 року автобуси, що використовуються для нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, для регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю від 50 до 150 км повинні бути оснащеними тахографами.</p>

20. Опрацювати за участю відповідних громадських та профспілкових організацій питання щодо запровадження заходів з проведення обов'язкового психофізіологічного обстеження водіїв, які здійснюють комерційні перевезення пасажирів і вантажів.

МОЗ, Мінінфраструктури, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012-2013 роки	Питання опрацьовані, але рекомендації фахівців щодо обов'язкового психофізіологічного обстеження водіїв не виконуються: <a href="http://gktb.org/psihofiziologichna-ekspertiza-vodiyiv/">http://gktb.org/psihofiziologichna-ekspertiza-vodiyiv/</a>

21. Опрацювати питання щодо створення Реєстру медичних працівників, які проводять передрейсові та післярейсові медичні огляди водіїв транспортних засобів, та в установленому порядку подати Кабінетові Міністрів пропозиції щодо його вирішення.

МОЗ, Антимонопольний комітет	<b>ВИКОНАНО</b>
2012 рік	Єдиний реєстр був створений ще у 2009 році наказом МОЗ.

22. Посилити контроль за якістю проведення медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, а також за веденням бази даних обліку виданих медичних довідок щодо придатності до керування транспортним засобом, забезпечивши доступ працівників Державтоінспекції МВС до зазначеної бази даних у встановленому законодавством порядку.

МОЗ, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012-2013 роки	Спільним наказом МОЗ та МВС від 31.01.2013 № 65/80 затверджено Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів. Втім, проект <a href="#">наказу МОЗ "Про затвердження Положення про порядок ведення бази даних медичних комісій з огляду кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів та виданих ними медичних довідок щодо придатності до керування транспортним засобом"</a> досі не затверджений.

23. З урахуванням міжнародного досвіду регулювання питань, пов'язаних з періодичністю і порядком проходження медичного огляду водіями транспортних засобів, внести зміни до [Переліку захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами](#), затвердженого наказом МОЗ від 24 грудня 1999 р. № 299.

МОЗ	<b>ВИКОНАНО</b>
2012 рік	Внесено зміни наказом МОЗ від 12.12.2011 №894

### III. Забезпечення відповідності вулично-дорожньої мережі та її стану рівню інтенсивності дорожнього руху

24. Розробити та подати на розгляд Кабінету Міністрів України проект технічного регламенту стосовно вимог до забезпечення безпеки під час експлуатації автомобільних доріг.

Мінінфраструктури, Укравтодор, Укртрансінспекція, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2013 рік	Укравтодором розроблено проект постанови КМУ «Про затвердження Технічного регламенту щодо безпеки автомобільних доріг загального користування». Проте ця постанова досі не ухвалена.

25. Забезпечити:

1) приведення нормативно-технічної бази з питань проектування, будівництва та експлуатації автомобільних доріг і вулиць у відповідність з вимогами законодавчих і нормативних документів ЄС.

Мінінфраструктури, Укравтодор, Мінрегіон, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	Виконання передбачено тематичним Планом НДДКР Державного агентства автомобільних доріг на 2014, наприклад, що дослідження та розроблення ГБН "Шумозахисні екрани на автомобільних дорогах та штучних спорудах. Вимоги до проектування". <a href="http://www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201401/2014-01-10-11-00-06-2014.pdf">http://www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201401/2014-01-10-11-00-06-2014.pdf</a>

2) проведення комплексу робіт, пов'язаних з удосконаленням дорожніх умов та організації дорожнього руху на автомобільних дорогах і вулицях у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, з метою усунення причин їх виникнення.

Укравтодор, Мінрегіон, МВС, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
Постійно	Відповідно до галузевого стандарту, проводяться комісійні обстеження місць концентрації ДТП та ведеться їх облік. Затверджено Методику проведення аудиту безпеки дорожнього руху на дорогах загального користування. Проте механізму впровадження Методики не розроблено.

3) систематичне проведення комісійних оглядів залізничних переїздів та усунення виявлених недоліків за результатами проведення таких оглядів.

Укрзалізниця, МВС, Укравтодор, Укртрансінспекція	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
Постійно двічі на рік (квітень - травень, жовтень - листопад)	<p>Протягом 2012 року за участю Укртрансінспекції було проведено обстеження понад 3200 залізничних переїздів з автобусним рухом та виявлено понад 6 500 недоліків, з яких 2 640 – відносяться до компетенції шляхово-експлуатаційних та інших підприємств.</p> <p>За результатами проведених обстежень власникам залізничних переїздів були надані певні пропозиції щодо усунення виявлених недоліків та попереджено, що у разі їх невжиття заходів з цього приводу буде розглянуто питання щодо можливості функціонування таких залізничних переїздів.</p>

4) впровадження технологій імітаційного моделювання транспортних ситуацій під час розроблення проектів будівництва та реконструкції автомобільних доріг і вулиць.

Укравтодор, Укрєвроінфрапроект, Мінрегіон, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим.	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012-2013 роки	

5) впровадження сучасних технологій будівництва та реконструкції автомобільних доріг і вулиць з використанням новітніх матеріалів та конструкцій з метою забезпечення високого рівня безпеки дорожнього руху.

Укравтодор, Укрєвроінфрапроект, Мінрегіон, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим.	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	Див. <a href="http://www.ukravtodor.gov.ua/spivpratsya-z-mizhnarodnimi-finansovimi-organizatsiyami">http://www.ukravtodor.gov.ua/spivpratsya-z-mizhnarodnimi-finansovimi-organizatsiyami</a>

6) опрацювання з урахуванням результатів аналізу транспортної ситуації питання щодо впровадження в містах автоматизованих систем керування дорожнім рухом, одностороннього руху на вулицях, відокремлених смуг руху для громадського транспорту, систем маршрутного орієнтування, створення паркінгів тощо.

Місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, МВС, Мінрегіон, Мінінфраструктури.	<b>НЕ ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
2012-2015 роки	

7) використання під час будівництва та реконструкції автомобільних доріг і вулиць новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками сприйняття учасниками дорожнього руху.

Укравтодор, Укревроінфрапроект, Мінрегіон, МВС, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим.	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	

26. Розробити концепцію єдиної системи надання учасникам дорожнього руху інформації, яка передбачає впровадження сучасних технологій інформаційного управління дорожнім рухом, зокрема інформації про місця підвищеної аварійності (концентрації дорожньо-транспортних пригод), стан доріг, погодні умови, аварійну ситуацію, пункти екстреного зв'язку, розташування закладів охорони здоров'я тощо.

Укравтодор, Мінінфраструктури, МВС, МНС, МОЗ.	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>  Програма інформатизації дорожньої галузі досі не розроблена і не затверджена
2012-2013 роки	

#### **IV. Забезпечення належної підготовки водіїв транспортних засобів та вивчення різними групами населення Правил дорожнього руху**

27. Забезпечити:

1) реалізацію навчальних планів і програм загальноосвітніх навчальних закладів за темами безпеки дорожнього руху та безпечної поведінки на вулицях і дорогах.

МОНмолодьспорт, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
Постійно	

2) розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху з урахуванням особливостей сприйняття такої інформації учасниками дорожнього руху різних вікових категорій.

МОНмолодьспорт, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012-2014 роки	У 2012 році видано навчально-методичний комплект плакатів «Безпека дорожнього руху – це життя», але питання про забезпечення ними навчальних закладів не вирішено. <a href="http://www.sai.gov.ua/ua/people/17">http://www.sai.gov.ua/ua/people/17</a> Також видано низку посібників з БДР: <a href="http://www.sai.gov.ua/ua/info/30">http://www.sai.gov.ua/ua/info/30</a>

3) перегляд вимог до навчального майданчика для практичного водіння, зокрема щодо його оснащення базовими елементами для підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв, а також спеціалістів з підготовки водіїв транспортних засобів.

МВС, Мінінфраструктури	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012-2013 роки	Досі діє старий наказ 2009 року.

28. Розробити навчально-методичні матеріали, навчальні та наукові посібники з навчання безпечній поведінці на вулицях і дорогах для учнів та педагогічних працівників навчальних закладів системи загальної, дошкільної та позашкільної освіти.

МОНмолодьспорт, МВС	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012-2013 роки	"Видавництвом "Поліграф Сервіс" розроблено навчально-методичний комплект плакатів: "Безпека дорожнього руху – це життя!", призначений для навчання дітей 1-9 класів Правилам безпечної поведінки на вулицях та дорогах. <a href="http://www.sai.gov.ua/ua/info/31.htm">http://www.sai.gov.ua/ua/info/31.htm</a>

29. Визначити вимоги до спеціалістів з питань навчання безпечної поведінки на вулицях і дорогах.

МОНмолодьспорт	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012 рік	Наказом МОНУ від 27.06.2013 р.№860 для професійно-технічних закладів затверджено Державний стандарт з професії: КП 5149 «Інструктор з індивідуального навчання водінню».

30. Розробити та впровадити типові обладнання для навчальних закладів з метою використання його під час навчання правилам безпечної поведінки на вулицях і дорогах.



МОНмолодьспорт, МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012-2015 роки	

31. Створити систему підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації інструкторів з водіння та викладачів закладів, що провадять діяльність з підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів.

МОНмолодьспорт, МВС, Мінінфраструктури	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012-2013 роки	

32. Внести зміни до навчальних програм для професійно-технічних навчальних закладів для оптимізації умов підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, у тому числі в частині визначення дій водія з метою уникнення аварійної ситуації.

МОНмолодьспорт, МВС	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
2012-2013 роки	

## V. Підвищення безпечності транспортних засобів

33. Установити обов'язкові вимоги щодо відповідності Правилам ЄЕК ООН № 107-01 автобусів, які виготовляються в Україні або ввозяться на митну територію України, для створення умов безпечного перевезення громадським транспортом осіб з обмеженими руховими можливостями та інших маломобільних груп населення.

Мінінфраструктури, МВС, Держмитслужба	<b>ВИКОНАНО</b>  Наказом Мінекономрозвитку та торгівлі України від 16.11. 2013 р. №1308 затверджено перелік продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні, в т.ч. щодо автобусів, тролейбусів (категорій М2, М3), їх кузовів та шасі нових і б/у.  <a href="http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1907-13">http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1907-13</a>
2012 рік	

34. Розробити та затвердити правила технічної експлуатації колісних транспортних засобів.

Мінінфраструктури, МВС, інші заінтересовані центральні органи виконавчої влади	<b>ВИКОНАНО</b>  Наказом Мінінфраструктури від 26.07.2013 № 550 затверджено Правила технічної експлуатації колісних транспортних засобів  <a href="http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13">http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13</a>
2012 рік	

35. Забезпечити проведення наукових досліджень щодо підвищення вимог до екологічної безпечності транспортних засобів.

Мінінфраструктури, МОНмолодьспорт, інші заінтересовані центральні органи виконавчої влади	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b> Відповідні наукові дослідження проводить ДП «ДержатотрансНДІпроект» <a href="http://www.insat.org.ua/phpfiles/menu/tk/">http://www.insat.org.ua/phpfiles/menu/tk/</a>
2012-2015 роки	

## VI. Забезпечення надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах

36. Удосконалити систему надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, передбачивши розроблення заходів щодо ефективного реагування служб порятунку, зниження ризику під час транспортування постраждалих до закладів охорони здоров'я, забезпечення психологічної підтримки постраждалих та їх близьких.

МОЗ, МНС, МВС	<b>ВИКОНАНО</b>
2012-2013 роки	05.07.2012 р. ухвалено, ЗУ «Про екстрену медичну допомогу», затверджено нормативи прибуття бригад ЕМД, наказом МОЗ України від <a href="#">16.06.2014 № 398</a> затверджено <a href="#">Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах</a> . <a href="http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5081-17">http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5081-17</a>

37. Забезпечити:

1) формування з урахуванням дорожньої інфраструктури мережі закладів охорони здоров'я для надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, зокрема дітям, насамперед шляхом оптимізації мережі існуючих закладів охорони здоров'я.

МОЗ, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	

2) створення системи пунктів базування машин швидкої медичної допомоги для надання екстреної (невідкладної) медичної допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах.

МОЗ, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	

3) розвиток технічної бази підрозділів МНС та МОЗ для надання допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, у тому числі із застосуванням спеціальних рятувальних автомобілів, вертольотів.

ДСНС, МОЗ	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	У 2013-2014 рр. було закуплено бл. 1200 автомобілів швидкої медичної допомоги. У 2014 році ДСНС на придбання пожежної та іншої спеціальної техніки вітчизняного виробництва було виділено 4 млн. 800 тис. грн., у 2015 заплановано 200 млн. грн.

4) проведення систематичних навчальних курсів з питань надання першої долікарської допомоги для працівників підрозділів, задіяних у ліквідації наслідків дорожньо-транспортних пригод, з урахуванням регіонального розміщення таких підрозділів.

МОЗ, МОНмолодьспорт	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
Постійно	Навчальні курси проводяться на базі навчально-тренувальних центрів екстреної допомоги та медицини катастроф.

5) внесення змін до національних стандартів щодо комплектації медичних аптечок транспортних засобів з метою перегляду вимог до їх комплектації з урахуванням міжнародного досвіду, а також включення докладних пам'яток щодо надання першої долікарської допомоги.

МВС, МОЗ	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
Перше півріччя 2012 року	Досі діє ДСТУ 3961-2000 "Аптечка медична автомобільна", яка не відповідає стандарту ЄС DIN13164 від 01.01.1999 р.

38. Переглянути технічні вимоги до транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення, що використовуються під час надання допомоги постраждалим у дорожньо-транспортних пригодах, та внести до них відповідні зміни.

ДСНС, МОЗ, Мінінфраструктури	<b>НЕ ВИКОНАНО</b>
Перше півріччя 2012 року	Діє ДСТУ 7032:2009 «Автомобілі швидкої медичної допомоги та їхнє устаткування. Технічні вимоги та методи випробування».

39. Вжити спільних заходів до подальшого запровадження інноваційних систем оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та виклику рятувальних служб.

МВС, ДСНС, МОЗ, Укравтодор	<b>ВИКОНАНО ЧАСТКОВО</b>
2012-2015 роки	13.03.2012 р. набрав чинності Закон «Про систему екстреної допомоги населенню за

	єдиним телефонним номером 112». Для виконання заходів із впровадження Системи 112 у регіонах України створено Державне підприємство «Центр громадської безпеки 112». Проте ця система досі не працює.
--	---

## VII. Активізація інформаційно-роз'яснювальної роботи

40. Забезпечити:

1) розміщення соціальної реклами з питань безпеки дорожнього руху в державних та комунальних засобах масової інформації.

МВС, Держкомтелерадіо, місцеві органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b> Соціальна реклама розміщується, але безсистемно і її не достатньо.
Постійно	

2) створення та вихід в ефір тематичних телепередач з питань пропагування культури поведінки учасників дорожнього руху для населення різних вікових категорій, сюжетів щодо пропагування користування ременями безпеки та дитячими автомобільними сидіннями, наслідків керування транспортними засобами в стані сп'яніння.

МВС, Держкомтелерадіо	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b> На Національному радіо виходить передача «Автомобіль. Дорога. Ми», на Першому автомобільному телеканалі – «Автоадвокат», на «2+2» - «Джедаї», «Магнолія-ТВ» і т.д.
Постійно	

3) проведення спільних заходів з представниками засобів масової інформації, брифінгів, роз'яснювальної роботи щодо необхідності використання засобів безпеки, зокрема ременів безпеки, дитячих автомобільних сидінь, та дотримання правил дорожнього руху.

МВС	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b> Робота проводиться, але безсистемно і без результативно.
Постійно	

4) проведення тижня безпеки учасників дорожнього руху з метою підвищення поінформованості таких учасників про негативні наслідки дорожньо-транспортних пригод та стимулювання дій, спрямованих на усунення основних факторів ризику дорожньо-транспортного травматизму, зокрема невикористання шоломів та ременів безпеки, керування транспортним засобом у стані сп'яніння, недотримання швидкісного режиму.

МВС, МОНмолодьспорт, Мінінфраструктури	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b> Тижні безпеки проводяться, але їхній вплив на БДР не аналізується й не оцінюється.
Щороку (листопад)	

5) вжиття заходів з метою подальшого розвитку діяльності загонів юних інспекторів руху, зокрема проведення змагань юних інспекторів руху, конкурсу дитячого малюнка з безпеки дорожнього руху.

МВС, МОНмолодьспорт	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
Постійно	
<p>09. 07.2012 р. спільним наказом МВС, МОН та Мінсоцполітики затверджено Положення про проведення Всеукраїнських фіналів змагання загонів юних інспекторів руху та гри команд Клубу веселих та найкмітливіших юних інспекторів руху.</p> <p><a href="http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1148-12">http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1148-12</a></p>	

41. Провести такі оперативно-профілактичні заходи:

1) “Увага! Пішохід!” - для привернення уваги водіїв транспортних засобів до дотримання правил дорожнього руху під час проїзду пішохідних переходів.

МВС	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ ЧАСТКОВО</b>
Щороку (II квартал)	
<p>Заходи проводяться безсистемно і їхній вплив на БДР не аналізується.</p>	

2) “Автобус-201...” - для забезпечення безпеки пасажирських перевезень шляхом контролю за дотриманням транспортного законодавства власниками та водіями автобусів.

МВС, Укртрансінспекція	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
Щороку (II квартал)	

3) “Увага! Діти на дорозі!” - для привернення уваги водіїв транспортних засобів до можливої появи дітей на проїзній частині у зв'язку з початком нового навчального року, а також пропагування дотримання правил дорожнього руху дітьми.

МВС, МОНмолодьспорт	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
Щороку (III квартал)	

4) “Перевізник-зима” - для забезпечення контролю підготовки автотransпортних підприємств, що надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів, до безпечної експлуатації транспортних засобів у зимовий період.

МВС, Укртрансінспекція	<b>ВИКОНУЄТЬСЯ</b>
Щороку (IV квартал)	

**Із 68 заходів виконано повністю або виконується – 19; виконано частково – 26; не виконано – 23.**

**Підкомітету з питань безпеки дорожнього руху  
Комітету Верховної Ради України з питань транспорту**

**20 лютого 2015 р.**

**Матеріали до круглого столу з питань реформування державної  
системи управління безпекою дорожнього руху**

**Досвід країн Європи  
щодо управління безпекою дорожнього руху**

За останні 15-20 років на основі серйозних наукових досліджень та вивчення досвіду у світі намітилося суттєве переосмислення проблем безпеки дорожнього руху та шляхів їх вирішення. Це переосмислення поступово знаходить своє вираження в національній і міжнародній практиці управлінських рішень в галузі безпеки дорожнього руху і, якщо коротко, то воно зводиться до таких постулатів:

- ДТП значно мірою можна уникнути за рахунок їх прогнозування і попередження, насамперед, через застосування методології аудиту БДР;
- визнання значення невідповідності природних психофізіологічних якостей людини інформаційному навантаженню в сучасних автомобільних умовах;
- для розуміння проблеми ДТП і її вирішення потрібні науковий підхід, достовірні дані і дослідницька база;
- однією з основних проблем БДР є так званий людський фактор, який особливо негативно проявляється в умовах перевищення швидкісного режиму;
- система дорожнього руху має краще адаптуватися до типових помилок учасників дорожнього руху, аби випадкові помилки не викликали смертельних наслідків і серйозних травм;
- уразливі учасники дорожнього руху мають таке ж право на безпечну дорожню систему, як і користувачі автотранспорту;
- ефективна реалізація програм і стратегій з БДР потребує політичної підтримки на найвищому рівні, керівництва на міжсекторальному рівні, та системного підходу і тісного партнерства усіх виконавців.

Значний внесок у дослідження та переосмислення проблем безпеки дорожнього руху зробили такі міжнародні організації як Всесвітня організація охорони здоров'я, Світовий Банк та Європейська конференція міністрів транспорту (зараз – Міжнародний Транспортний Форум). Як наслідок, ще у 2004 році ВООЗ оприлюднила фундаментальну доповідь, присвячену

попередженню дорожньо-транспортного травматизму, в якій окрема увага була приділена питанням управління безпекою дорожнього руху. Зокрема, в Доповіді було сказано, що вироблення національної політики в галузі безпеки дорожнього руху має відбуватися за участю широкого кола організацій та осіб, що представляють різні групи інтересів. Структура і системи управління цією галуззю можуть бути різними. Але досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробці та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності усіх зацікавлених сторін.

В якості прикладу таких установ називались Шведська дорожня адміністрація та Національна адміністрація з дорожньої безпеки США (NHTSA). Але як показує практика, кожна країна може самостійно обирати модель управління БДР в залежності від політичної волі керівництва країни, внутрішньої ситуації та власних можливостей. Головне, щоб ця модель працювала й була націлена на досягнення конкретних та вимірних цілей щодо зниження рівня дорожньої аварійності та наслідків ДТП. Отже, це може бути міністерство чи окремий підрозділ у складі цього міністерства. Це може бути окрема провідна установа чи бюро з безпеки дорожнього руху, яке має відповідні повноваження і власний бюджет. Також це може бути колегіальний орган, тобто спеціальна рада чи комісія з БДР, у якій представлені кілька різних урядових установ.

В будь-якому разі провідна організація чи агенція з БДР має самостійно виконувати велику частину роботи або доручати її виконання іншим організаціям, включаючи регіональні та місцеві органи управління, дослідницькі інститути, професійні асоціації тощо. Крім цього, ця установа має докладати особливих зусиль для залучення всіх впливових груп, причетних до дорожньої безпеки, включаючи широкі кола громадськості. І тут дуже важливою є політична підтримка такої діяльності та прихильність уряду, оскільки саме політики та урядовці можуть санкціонувати ухвалення відповідних стратегій і програм у галузі БДР та забезпечити їх бюджетне фінансування. Вони також відіграють центральну роль у розробці законодавства, що стосується дорожньо-транспортної безпеки.

Виходячи із світового досвіду, ВООЗ виробила низку рекомендацій, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху, одна з яких стосується сфери управління цієї безпекою:

**Рекомендація 1:**

**«Визначити провідну установу в уряді, яка буде направляти роботу в галузі дорожньої безпеки на національному рівні. Така установа має бути**

наділена повноваженнями і відповідальністю для ухвалення рішень, контролю за ресурсами, і для координації зусиль всіх секторів Уряду, включаючи охорону здоров'я, транспорт, освіту і поліцію. Також ця установа має належним чином розпоряджатися фінансовими ресурсами, які б спрямовувалися на дорожню безпеку...»

Треба зазначити, що більшість країн Європи дотримуються цих рекомендацій, оскільки у структурі органів влади вони мають органи управління БДР, які відповідають за реалізацію державної політики у цій галузі та забезпечують міжсекторальну координацію і взаємодію. І якщо проаналізувати цей сектор державного управління, то можна виділити три основні моделі управління БДР.

1. Найпоширеніша модель – **міністерська**, яка передбачає, що провідною установою з безпеки дорожнього руху є окреме міністерство (як правило транспортного профілю) або спеціальне агентство, що працює у складі такого міністерства. Міністерська модель існує у Австрії, Великобританії, Данії, Литві, Люксембурзі, Німеччині, Румунії. Окремі управління, генеральні директорати, чи агентства з БДР, що діють у складі міністерств (без статусу юридичної особи), існують у Естонії, Іспанії, Італії, Нідерландах, Норвегії, Португалії, Словаччині, Франції.

Наприклад, у **Норвегії** роль провідного агентства з БДР покладено на Міністерство транспорту і комунікацій, яке ефективно координує та здійснює нагляд за зусиллями із забезпечення безпеки дорожнього руху на основі багатостороннього інтегрованого підходу. Міністерство працює у тісній взаємодії з національними і місцевими структурами (поліцією, міністерством освіти та досліджень, міністерством охорони здоров'я та медичних послуг, адміністрацією громадських доріг, неурядовими організаціями, школами), домагаючись дієвого використання всіх наявних ресурсів.

Також у Норвегії діє Національний форум з безпеки дорожнього руху, який надає всім зацікавленим сторонам можливість з користю використовувати професіоналізм і досвід один одного через обмін і поширення інформації. Аналогічним чином Міністерство транспорту і комунікацій надає підтримку неурядовим організаціям, таким як Норвезька рада з безпеки дорожнього руху, в їх просвітницькій діяльності в школах і дитячих садах.

У **Великобританії** державне управління в галузі БДР здійснює Міністерство транспорту до складу якого входить Департамент транспорту, а також низка профільних агентств: з ліцензування транспортних засобів та водіїв, із стандартизації транспортних засобів і водіїв, із сертифікації автомобілів, а також дорожнє агентство, служба дорожніх комісарів і т.п.



Крім того, Міністерство транспорту працює із широким спектром недержавних організацій, які діють в галузі безпеки дорожнього руху, насамперед – з Королівським Товариством з попередження аварій (ROSPA).

Пріоритети державної політики в галузі БДР:

- боротьба з водінням у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння;
- обмеження швидкості;
- безпека велосипедистів;
- навчання безпечній поведінці дітей;
- безпека мотоциклістів;
- боротьба із водіями, які не мають страховки;
- підвищення стандартів водіння;
- навчання і оцінка діяльності інструкторів з водіння.

У 1980-х рр. значний внесок у підвищення безпеки дорожнього руху зробила британська парламентська консультативна Рада з безпеки транспорту, яка ввела законодавство, що вимагало обов'язкового використання ременів безпеки на передніх та задніх сидіннях автомобілів, а також дозволила використання штучних нерівностей для зниження швидкості руху.

У 2000 році у Великобританії була розроблена національна Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху, метою якої стало зменшення до 2010 року на 40 % загальної кількості смертельних випадків і тяжких травм (в порівнянні з показниками 1994-1998 років) і на 50 % – зменшення травмування дітей. В основу цих розрахунків лягли аналітичні дослідження тенденцій ДТП на кілометр дороги по групах учасників дорожнього руху, а також оцінка ефективності потенційних заходів з урахуванням росту інтенсивності дорожнього руху і різних сценаріїв реалізації політики. В результаті, до 2008 року кількість смертельних випадків і тяжких травм у Об'єднаному Королівстві скоротилась на 40 %, досягнувши цільового показника 2010 року, а цільові показники щодо дітей були перевиконані майже на 10 %. На сьогодні рівень смертності в ДТП у Великобританії є одним з найнижчих у Європі і складає 2,9 особи на 100 тис. населення.

**Окремі агентства з БДР у статусі юридичної особи** діють у Фінляндії, Ірландії, Мальті, Словенії, Швеції, Угорщині. Як правило, вони мають власний бюджет і відповідають за результати своєї роботи перед відповідними міністерствами та урядами.

Наприклад, у **Фінляндії** робота із забезпечення БДР проводиться на національному, регіональному і місцевому рівнях. Головним органом, що забезпечує розроблення національних стратегій з БДР є утворений при міністерстві транспорту і зв'язку Фінляндії **Консультативний комітет з дорожньої безпеки**, до складу якого входять представники Міністерства

транспорту і зв'язку та інших урядових органів (міністерства внутрішніх справ, юстиції, соціального розвитку), Фінської національної дорожньої адміністрації, науково-дослідницьких центрів, організацій, що об'єднують користувачів доріг, Центральної організації з БДР, а також фінського центру автостраховальників.

На регіональному рівні координацію діяльності з БДР здійснюють регіональні органи Міністерства транспорту і зв'язку. Відділи з планування дорожнього руху цих органів розробляють мету і заходи із забезпечення дорожньої безпеки для кожної провінції. Вони також планують діяльність з підвищення дорожньої безпеки і звітують про пророблену роботу перед Міністерством транспорту та зв'язку. На місцевому рівні роботу із забезпечення дорожньої безпеки проводять муніципалітети.

Варто зазначити, що Фінляндія стала першою країною у світі, яка ще у 70-х роках минулого століття застосувала програмно-цільовий метод при державному плануванні заходів із забезпечення БДР. У 2001 році уряд Фінляндії ухвалив довгостроковий план з дорожньої безпеки, метою якого є зниження до мінімуму кількості постраждалих у ДТП. І якщо у 2005 році тут було зареєстровано 393 ДТП із смертельними наслідками, то минулого (2014 р.) – 223 таких випадки. За рік кількість смертельних ДТП у країні зменшилась на 35 випадків.

**Ще однією поширеною моделлю державного управління БДР – є міжвідомча модель, де головною установою є Національна рада чи комісія з безпеки дорожнього руху.** Така модель реалізована у Бельгії, Болгарії, Греції, на Кіпрі, в Латвії, Польщі, Хорватії, Чехії.

Наприклад, у **Чехії** діє створена у 2004 році рада з БДР, яка є постійно діючим дорадчим урядовим органом. Рада координує діяльність центрального уряду, парламенту, округів, муніципалітетів, громадських організацій і бізнес-організацій, що працюють у сфері БДР. Загалом до складу Ради входить 25 осіб. Головою Ради є міністр транспорту і зв'язку, а його заступником – представник міністерства внутрішніх справ. При Раді працює кілька комітетів і робочих груп, а також Секретаріат Ради, який є структурним підрозділом Міністерства транспорту.

Подібні органи також діють у Данії (міжвідомча комісія з БДР), у Франції (міжвідомчий комітет з БДР), в Німеччині (Національна рада з БДР).

Тобто, деякі європейські країни мають кілька потужних органів з управління БДР, які допомагають об'єднати потенціал не тільки державних міністерств та відомств, а й неурядових організацій, страхових компаній, автовиробників тощо. У цьому плані дуже цікавим є досвід Німеччини, де підвищення безпеки дорожнього руху є одним з пріоритетів транспортної

політики Федерального уряду та **Федерального міністерства транспорту і цифрової інфраструктури**.

У 2011 році урядом ФРН була затверджена нова програма з безпеки дорожнього, метою якої є зменшення до 2020 року кількості смертельних випадків в ДТП на 40%, а в подальшій перспективі – звести їх до нуля. Основні пріоритети діяльності в галузі БДР – це робота з людьми (захист уразливих учасників дорожнього руху), покращення інфраструктури та застосування автомобільних технологій.

Варто зазначити, що за період з 1991 по 2005 рр. кількість загиблих на дорогах Німеччини скоротилося більш ніж на 50%: з 11300 до 5361 осіб. Федеральне міністерство транспорту та цифрової інфраструктури (BMVI) підтримує реалізацію цілої низки проектів у галузі освіти та професійної підготовки учасників дорожнього руху, а також заходи, спрямовані на підвищення безпеки руху. Основним партнером федерального уряду тут є Німецька рада з безпеки дорожнього руху.

**Німецька Рада з безпеки дорожнього руху (DVR)** була заснована ще у 1969 році. Метою цієї організації є підтримка заходів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху для всіх користувачів доріг. Вона також координує широкий спектр діяльності своїх членів, розробляє програми і постійно адаптує їх до нових викликів та нових досліджень. Пріоритети діяльності: поведінка людей, автомобільні технології, інфраструктура, дотримання ПДР, моніторинг дорожнього руху і дорожньо-транспортної медицини.

На сьогодні Рада об'єднує більше 200 організацій. Всього до Ради входять 25 виборних членів і 4 призначені з числа членів. Органи управління – президент Ради і 3 заступники. Поточна робота зосереджена у 6 Комітетах (дорослих учасників ДР, автомобільних технологій, законодавства, комітет дітей і молодих учасників ДР, транспорту і технологій, транспорту і медичної допомоги та рятувальних робіт).

**Фінансування Ради** здійснюється частково за рахунок Федерального уряду, частково за рахунок Фонду соціального страхування від нещасних випадків, членських внесків та інших доходів. У 2013 році загальний бюджет Ради склав € 11 млн.890 тис.393, з яких понад €6 млн. склали внески Фонду соціального страхування від нещасних випадків та майже € 3 млн. – внесок Федерального міністерства транспорту та цифрової інфраструктури.

Цікавим є і **досвід Польщі**, де провідною установою із забезпечення БДР є **Національна рада з БДР**, створена у 2002 році на підставі Закону про дороги. Це є міжвідомчий консультативно-дорадчий орган Ради Міністрів, який очолює міністр з питань транспорту. Виконавчим органом Ради є Секретаріат, який також підпорядкований безпосередньо міністру транспорту - голові Ради.

Основними функціями і завданнями польської Національної ради є:

- вироблення пропозицій для вдосконалення державної політики у сфері БДР, розроблення програм з підвищення безпеки ДР;
- реалізація наукових досліджень у сфері БДР;
- вивчення і оцінювання правових актів у сфері БДР;
- реалізація освітніх і навчальних програм та програм міжнародної співпраці;
- співпраця з громадськими організаціями і неурядовими органами;
- аналіз і оцінка вжитих заходів.

Варто зазначити, що серед країн Європейського Союзу Польща має один з найвищих рівнів смертельних ДТП. У 2013 році на польських дорогах загинуло 3375 осіб і понад 44 тисячі були поранені. Починаючи з 2004 року, коли Польща вступила до ЄС, рівень смертності на дорогах скоротився більш ніж на 58%, і тенденція до зниження цих показників зберігається. Попри це, польський Уряд не задоволений такими тенденціями та станом управління безпекою дорожнього руху. Тому зараз там розглядається можливість створення (крім Національної ради з БДР) ще одного органу з управління, який матиме більше виконавчих функцій у сфері безпеки дорожнього руху. Нещодавно за підтримки Світового Банку тут було проведено спеціальне дослідження ефективності різних управлінських моделей у галузі БДР, яке ще раз підтвердило необхідність запровадження на державному рівні сильної організації, що опікуватиметься питаннями БДР та сталої мобільності.

Досвід Європи та інших країн щодо управління БДР може бути корисним для України. А тому, не чекаючи якихось вказівок чи рекомендацій від ЄС, Україна вже сьогодні повинна розпочати процес імплементації кращого світового досвіду у сфері забезпечення БДР. Для цього Президент України, Верховна Рада та Уряд мають проявити політичну волю і нарешті розпочати реформування державної системи управління безпекою дорожнього руху.

Що конкретно вони мають зробити на початковому етапі?

## **1. Президент України та Національна Рада реформ:**

Створити Національну раду з безпеки дорожнього руху, як дорадчо-консультативний орган при Президентові України з постійно діючим Секретаріатом та затвердити положення про цю Раду.

До складу Ради мають увійти уповноважені представники Президента України, Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, а також представники органів місцевого самоврядування, неурядових громадських організацій (в т.ч. міжнародних), страхових компаній, професійних об'єднань і бізнес-структур, що працюють в галузі БДР.

Головним завданням Національної ради з безпеки дорожнього руху має стати розроблення основних засад державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та Національного плану дій і контроль за їх виконанням.

Як варіант, Національна рада може бути створена у складі Ради національної безпеки і оборони України.

## **2. Кабінет Міністрів України:**

Провести розширене засідання Уряду, присвячене стану справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та за наслідками розгляду цього питання ініціювати створення в системі центральних органів виконавчої влади Національної дорожньої адміністрації, як міжвідомчого органу із спеціальним статусом, що відповідатиме за ефективну реалізацію державної політики в галузі безпеки дорожнього руху.

Головним завданням НДА має стати виконання Національного плану дій у сфері безпеки дорожнього руху, розроблення та виконання Державної цільової програми з підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на 2015-2020 роки, координація діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування та наукових установ, які будуть задіяні до виконання Державної програми, залучення для цього міжнародної технічної та фінансової допомоги.

Як варіант, пропонуємо запросити на керівні посади в НДА фахівців з аналогічних закордонних установ та вітчизняних науковців, що дозволить налагодити ефективну діяльність НДА і унеможливить працевлаштування до НДА осіб, які скомпрометували себе корупцією та безвідповідальністю в існуючих структурах.

## **3. Верховна Рада України, Комітет з питань транспорту:**

Ініціювати проведення парламентських слухань з питань законодавчого забезпечення галузі безпеки дорожнього руху в Україні та розглянути питання про виконання Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року та інших державних і міжнародних програм у цій галузі.

Прискорити розгляд проектів Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», про запровадження автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху, а також внесення змін до Правил дорожнього руху і до Адміністративного Кодексу України (щодо безкарного перевищення водіями транспортних засобів допустимої швидкості руху та інших важливих законопроектів).

## Інформація про ГО «Товариство учасників руху»

Громадська організація «Товариство учасників руху» (скорочена назва – ГО ТУР) була створена у 2007 році як неприбуткова добровільна організація, основною метою діяльності якої є участь у розбудові громадянського суспільства, а також забезпечення учасникам дорожнього руху безпечних і комфортних умов руху, сприяння у реалізації їхніх законних прав та інтересів.



Діяльність ГО ТУР поширюється на територію всієї України і є відкритою та прозорою. Інформація про цю діяльність висвітлюється на Інтернет-сайті ГО ТУР [www.tur.org.ua](http://www.tur.org.ua) та на сторінці організації у Facebook.

Організаційна структура ГО ТУР складається із секретаріату (4 особи, які працюють на штатній основі), громадської науково-координаційної ради (17 осіб, переважно викладачі та аспіранти харківських вузів і фахівці-практики, благодійного фонду «Безпека дорожнього руху», громадської спілки захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!» та редакції газети «Дорожня карта».

Свою діяльність ГО ТУР здійснює відповідно до Стратегічного плану, затвердженого 15 січня 2013 року. Один з пріоритетних напрямків діяльності – громадський моніторинг виконання Україною державних та місцевих програм з безпеки дорожнього руху і Глобального плану ООН щодо здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2010-2020 рр.

За останній час ГО ТУР була співorganizатором трьох науково-практичних конференцій з безпеки дорожнього руху, які проходили у Харкові, та загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху, що пройшов у Києві.

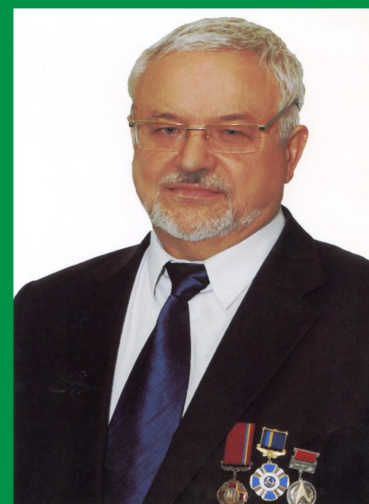
У 2013 році ГО ТУР виконала проект «Громадське лобювання впровадження стандартів ЄС щодо захисту пішоходів в Україні», що здійснювався за підтримки Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження». В рамках проекту було створено громадську коаліцію «За безпеку пішоходів!», Інтернет-сайт [www.PISHOHID.ORG.UA](http://www.PISHOHID.ORG.UA), підготовлено і видано посібник «Стандарти Європейського Союзу щодо захисту пішоходів та практичні аспекти їх застосування в Україні» тощо.

Річні звіти про діяльність ГО ТУР розміщені на офіційному сайті організації [www.tur.org.ua](http://www.tur.org.ua)

## Про виконавців

### СІТЕНКО ОЛЕКСАНДР МИКОЛАЙОВИЧ

Президент ГО ТУР, кандидат технічних наук. Дійсний член Академії наук технологічної кібернетики України. Посол Доброї волі Таллінна в Харкові. Автор 210 наукових праць, 3 монографій, більше 100 винаходів. Опублікував більше 60 статей на громадські теми. Засновник ГО ТУР та координатор її діяльності. Очолює громадську науково-координаційну раду організації. Шеф-редактор газети «Дорожня карта», член Національної спілки журналістів України.



### ЗАЛІВАН ОЛЕКСАНДР ВОЛОДИМИРОВИЧ

Перший віце-президент ГО ТУР, директор благодійного фонду «Безпека дорожнього руху». Член-кореспондент Транспортної академії України, магістр управління у війсьній сфері. Співробітник наукового центру Харківського університету Повітряних Сил України. Має 30 наукових праць і 18 років науково-педагогічного стажу. Входить до складу Громадської ради при Міністерстві інфраструктури України.



### КОЗОРИЗ ВІКТОР ПЕТРОВИЧ

Віце-президент ГО ТУР, голова Громадської спілки захисту пішоходів «За безпеку пішоходів!», редактор газети «Дорожня карта». Професійний журналіст, фахівець з інформаційних технологій та масової комунікації. Працює над дослідженням проблем безпеки пішоходів. Автор брошури «Мистецтво бути пішоходом» та редактор збірника «Стандарти ЄС щодо захисту пішоходів». Член Національної спілки журналістів України та Національної спілки краєзнавців України.

