

УДК 343.9

DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2022.18.268272>

С. С. Шрамко,

канд. юрид. наук, ст. дослідниця,
старша наукова співробітниця
відділу кримінологічних досліджень
НДІ вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса
НАПрН України

ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ЩОДО ЗНИЖЕННЯ ТЯЖКОСТІ НАСЛІДКІВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД¹

У статті розглядається питання впровадження в Україні державної політики щодо зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. Констатується, що основи державної політики закладені у державних програмах, планах та стратегічних документах. Ключові напрями забезпечення дорожнього руху містяться у нормативно-правових актах, що відображають стратегічні, перспективні, короткострокові та довгострокові плани досягнення мети. Такими документами є Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні та Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні. Зазначається, що частина заходів й напрямів, прийнятих на новий строк Державної програми та Стратегії, залишається без змін, але їх визначення щорічно вдосконалюється і стає менш декларативним.

Здійснено аналіз ефективності законодавчих змін щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Зроблено висновок, що державна політика у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема, щодо зниження тяжкості наслідків ДТП, має достатнє нормативно-правове закріплення. У стратегічних і програмних документах містяться конкретні заходи та напрями забезпечення дорожнього руху, але не має жодної статистики щодо результативності виконуваних заходів, аналізу витрат за кожним пунктом та прорахунків, а також їх критичної оцінки.

Зроблено низку пропозицій, що сприятимуть більш ефективному впровадженню державної політики щодо зниження тяжкості наслідків ДТП. Це: удосконалення системи збору інформації про ДТП, її обробки, дослідження та аналізу з метою розробки та впровадження дієвих превентивних заходів; оцінка ефективності та результативності впроваджуваних заходів для визначення пріоритетності фінансування;

¹ Примітка. Стаття підготовлена на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561.

проведення обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від ДТП.

Ключові слова: *державна політика, дорожньо-транспортні пригоди, безпека дорожнього руху, смертність та травматизм.*

Постановка проблеми. У сфері безпеки стратегічною метою кожної держави є захист і збереження життя та здоров'я людини, а також забезпечення оточуючого середовища від загроз. Державне управління безпекою базується на визначенні потенційних та реальних загроз, моніторингу відповідних сфер життєдіяльності суспільства, постановці завдань та розробці заходів щодо забезпечення суспільства. Складовою частиною механізму державного управління будь якої сфери є державна політика, яка у загальному вигляді визначається як відносно стабільна, організована й цілеспрямована діяльність/бездіяльність державних інституцій, здійснювана безпосередньо чи опосередковано щодо певної проблеми або сукупності проблем, які впливають на життя суспільства². Для державної політики визначальним є результат її реалізації, тобто кількісний вимір її стратегічних цілей. Основи державної політики закладені у державних програмах, планах, які є механізмом: реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку відповідної сфери; координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій на розв'язанні найважливіших проблем галузі; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалу³.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в аспекті кваліфікації злочину,

² Державна політика: аналіз та механізми її впровадження в Україні: навч. посіб. / кол. авт.; за заг. ред. В. Ребкала, В. Тертички. Київ: Вид-во НАДУ, 2000. С. 6.

³ Шрамко С. С. До питання впровадження державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна]; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. С. 110–113.

адміністративної чи кримінальної відповідальності досліджувалася такими вченими: С. М. Гусаровим, Т. О. Гуржієм, В. А. Мисливим, С. І. Нежурбідою, А. О. Собакарем та ін. Кримінологічні розвідки у розглядуваній сфері проводилися В. С. Батиргарєєвою, К. О. Полтавою та є предметом наукових інтересів науковців відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, а саме: В. В. Голіни, Б. М. Головкина, Ю. Б. Данильченка, А. В. Калініної, М. С. Кисельової, М. Г. Колодяжного, О. В. Новікова, І. О. Христич, С. В. Панової, С. С. Шрамко. Питання державної політики (кримінально-правової, кримінологічної) широко розглядалися у працях В. І. Борисова, В. В. Голіни, П. Л. Фріса, І. Б. Медицького, В. В. Василевича та ін. Попри вагомий внесок дослідників у розв'язання проблемних питань, що виникають у сфері безпеки дорожнього руху, залишаються питання, що потребують окремої уваги.

Мета статті – з'ясувати стан впровадження в Україні державної політики щодо зниження тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод.

Виклад основного матеріалу. Державна політика України у сфері безпеки дорожнього руху представляє собою комплекс прийнятих загальнодержавних рішень чи взятих зобов'язань щодо забезпечення стану захищеності життя і здоров'я українського народу, його життєво важливих інтересів, що виникають у процесі використання автомобільних транспортних засобів між учасниками дорожнього руху, шляхом реалізації сукупності політичних, правових, організаційних, економічних, медичних та соціальних заходів⁴.

Ключові напрями забезпечення дорожнього руху містяться у нормативно-правових актах, що відображають стратегічні, перспективні, короткострокові та довгострокові плани досягнення мети. Такими

⁴ Шрамко С. С. До питання впровадження державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид.; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. С. 110–113.

документами є Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні (приймається на три роки) (далі – Державна програма) та Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні (приймається на 4 роки) (далі – Стратегія).

Метою Державної програми є зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху. Для досягнення цієї мети ставилися завдання і заходи, а також визначалися очікувані результати від реалізації останніх. У цілому вони зводяться до таких: підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження негативних наслідків (соціальних та економічних втрат і збитків) від аварійності на дорогах держави; підвищення ефективності державної системи управління безпекою дорожнього руху; покращення стану вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури; зменшення кількості місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та небезпечних для руху ділянок доріг; підвищення ефективності системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху; дотримання правил дорожнього руху його учасниками, їх правової свідомості та відповідальності; забезпечення належного рівня надання допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах⁵.

Що цікаво, у Державній цільовій програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294, наголошувалося, що виконання передбачених програмою заходів у повному обсязі дасть змогу

⁵ Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF#Text>; Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text>; Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. *Офіційний вісник України*. № 1. 04.01.2021.

підвищити рівень безпеки дорожнього руху та зменшити до 2016 року кількість загиблих унаслідок ДТП з 11,1 до 7,5 осіб на 100 тис. населення. А у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435, передбачалося зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП на 100 тис. населення з 8 осіб у 2016 році до 4 осіб у 2020 році. У той же час станом на 2020 р. кількість загиблих унаслідок ДТП становила 8,5 осіб на 100 тис. населення. Отже, цією Державною програмою не було досягнуто мети щодо зниження на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП.

Що стосується Стратегії, то у цьому документі так само ставиться мета – зниження рівня смертності внаслідок ДТП, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму; запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Основні напрями досягнення стратегічної мети, зводяться до: державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; безпека на дорогах та дорожньої інфраструктури; безпечності транспортних засобів; медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; безпечної поведінки учасників дорожнього руху; забезпечення дотримання правил дорожнього руху⁶.

Слід зазначити, що частина заходів й напрямів Державної програми та Стратегії залишається без змін, але їх визначення із року в рік вдосконалюється і стає менш декларативним. Разом із тим у кожному наступному документі або у пояснювальних записках до них не має жодної

⁶ Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. *Урядовий кур'єр*. № 214. 04.11.2020.

статистики щодо результативності виконуваних заходів, аналізу витрат за кожним пунктом та прорахунків. Це може свідчити про те, що впровадження державної політики у сфері безпеки дорожнього руху зосереджено передусім на визначенні заходів й напрямів діяльності, а не результатах її реалізації, а головне її критичної оцінки. І наведений приклад стосовно недосягнення станом на 2020 р. мети зменшення кількості загиблих унаслідок ДТП на 30 % доводить це.

Серед актуальних питань, що виникають у процесі дослідження безпеки дорожнього руху, першочергове значення має оцінка ефективності заходів, спрямованих на зниження травматизму та смертності на дорогах. Це природно, адже оцінка досягнутих результатів на відповідність установленим критеріям сприятиме підвищенню функціональної ефективності системи, у нашому випадку системи убезпечення дорожнього року.

Соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму за підрахунками Світового банку оцінюються в майже 70 млрд грн на рік. Це складає приблизно 2% ВВП⁷. Загибель людей внаслідок ДТП завдає Україні величезні матеріально-людські збитки. Лише кількість потенційних років втраченого життя (YPLL) внаслідок передчасної смерті в Україні у 2020 р. склало 98 039,22 років, а кількість працездатних років – 82 677. У матеріальному вимірі збитки від непрожитого життя дорівнюють майже 308 млн доларів США⁸.

За рекомендацією Світового Банку використовується методика оцінки економічних втрат від ДТП, відповідно до якої смертельний випадок оцінюється близько 70 ВВП на одну особу, а випадок тяжкого травмування – 17 ВВП. За такими підрахунками Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України оцінено, що вартість соціально-

⁷ Ми хочемо знизити смертність на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 року, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mi-hochemo-zniziti-smertnist-na-dorogah-vnaslidok-dtp-shchonajmenshe-na-30-do-2024-roku-vladislav-kriklij> (дата звернення: 25.10.2022).

⁸ Baturgareieva V. S., Shramko S. S., Samoilova O. M. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social-legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV, Issue 11 Part 2, November 2021. P. 2870–2876.

економічних втрат України (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від ДТП та їх наслідків тільки за 2019 рік становить близько 4,79 млрд. доларів США (3,18 % ВВП України)⁹.

Зважаючи на те, що оцінка соціально-економічних втрат внаслідок ДТП в Україні досягає величезних масштабів, то від інвестицій у безпеку дорожнього руху можна очікувати значних вигід, не говорячи вже про збережені життя. Аналіз витрат і результатів запроваджених заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, проведений іноземними дослідниками, демонструє, що вигоди від інвестицій у безпеку дорожнього руху перевищують втрати внаслідок ДТП¹⁰. Це, зокрема, стосується і зниження кількості летальних випадків на дорогах. За підрахунками вартості ДТП в 31 європейській країні, лише грошова оцінка запобігання летального випадку варіюється від 0,7 до 3,0 млн євро. Оцінка запобігання тяжкої травми складає від 2,5% до 34,0% від суми одного летального випадку, а оцінка запобігання однієї легкої травми – від 0,03% до 4,2% від суми одного летального випадку. Загальні же втрати від ДТП нараховують 0,4–4,1% ВВП цих країн¹¹.

Директор Департаменту соціальних детермінант здоров'я ВООЗ Е. Круг зазначив, що більшість країн досягли безпечності на дорогах завдяки запровадженню важливих індивідуальних заходів: підвищення безпеки інфраструктури шляхом встановлення бар'єрів, тротуарів і велосипедних доріжок; підвищення стандартів правил експлуатації транспортних засобів; прийняття та забезпечення дотримання законодавства, що стосується

⁹ Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. Київ: Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України, 2020. С. 9.

¹⁰ Daniels St., Martensen H., Schoeters A., Berghe W., Papadimitriou E., Apostolos Ziakopoulos A. A systematic cost-benefit analysis of 29 road safety measures. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 133, 2019, 105292. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105292>.

¹¹ Wijnen W., Weijermars W., Schoeters A., Berghe W., Bauer R. and etc. An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*. Vol. 113. 2019. P. 318–327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>.

перевищення швидкості, керування автомобілем у стані сп'яніння, використання ременів безпеки (шоломів та ін.)¹².

Що стосується ситуації на дорогах, то у 2021 р. в Україні залишалися незмінними основні види недотримання правил дорожнього руху, що обумовлюють смертність і травматизм: перевищення безпечної швидкості – 38,6 %, порушення правил маневрування – 20 %, порушення правил проїзду перехресть і пішохідних переходів – 16 %, керування транспортними засобами у стані сп'яніння до 4 %, перехід пішоходів у невстановленому місці – до 4 % та ін.

Сімнадцятого березня 2021 р. набрав чинності Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 р., який ставив за мету створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян та підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху з чітким визначенням правових санкцій за вчинені правопорушення та забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних справах у сфері безпеки дорожнього руху. Цим Законом були внесені зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України, а також законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію»¹³. Зокрема, Законом встановлено, що «керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова

¹² Krug E. It's time to end deaths on our roads. URL: <https://www.who.int/news-room/commentaries/detail/it-s-time-to-end-deaths-on-our-roads>.

¹³ Роз'яснення щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 року. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/493818__669478.

особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, – тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік і на інших осіб – накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян». КК України доповнений статтею 286¹ «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння»¹⁴.

Чи досягли зазначені зміни поставленої мети? Відповідно до інформації стосовно практики застосування розглядуваного Закону, отриманої за запитом народного депутата України ІХ скликання Г. Мамки, простежується негативна динаміка щодо керування транспортом у стані сп'яніння та перевищення встановлених обмежень швидкості руху більше ніж на 20 км/год. Так, якщо порівняти статистику складених протоколів за керування транспортом у стані сп'яніння, то їх кількість за період з березня по грудень 2021 року зросла порівняно із аналогічним періодом 2020 р.: 108 896 у 2021 р. та 104 917 у 2020 р.¹⁵.

Досліджуючи світовий досвід досягнення безпеки на дорогах та аналізуючи ефективні заходи, що привели до позитивного результату у цій сфері, М. Г. Колодяжний доходить висновку: посилювати безпеку дорожнього руху в Україні необхідно не лише шляхом посилення відповідальності, хоча і це потрібно здійснювати, але періодично і в певних межах. На його думку, в Україні треба застосовувати європейську модель щодо реалізації саме стратегічних напрямів державної політики, що

¹⁴ Прийнято Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху». rada.gov.ua. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Povidomlennya/203384.html>.

¹⁵ Мамка Г. Штрафи за нетверезе керування. Що не так? URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/shtrafi-za-netvereze-keruvannya-shcho-ne-tak-.html>.

спрямовані на посилення безпеки доріг, інфраструктури, транспортних засобів, удосконалення медицини катастроф та ін.¹⁶.

У той же час у 2021 р. із метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху поліція розпочала використання чотирьох спеціалізованих автомобілів, оснащених інтегрованою системою контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків із автоматичною перевіркою в базах даних для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі (спецавтомобілі «Фантом»). Завдяки вжитим заходам вдалося дещо покращити безпекову ситуацію на автошляхах держави. Так, при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилося на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях¹⁷.

Вважаємо, що відслідковування правозастосовної практики та оцінка впроваджуваних законодавцем змін мають постійно перебувати у фокусі уваги для розуміння які саме з впроваджуваних заходів є дієвими та економічно обґрунтованими.

Висновки. У контексті висловленого можна зробити висновок, що державна політика у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема, щодо зниження тяжкості наслідків ДТП, має достатнє нормативно-правове закріплення. У стратегічних і програмних документах містяться конкретні заходи та напрями убезпечення дорожнього руху, але немає жодної статистики щодо результативності виконуваних заходів, аналізу витрат за кожним пунктом та прорахунків, а також їх критичної оцінки. Вважаємо, що більш ефективному впровадженню державної політики щодо зниження тяжкості наслідків ДТП сприятиме:

¹⁶ Колодяжний М. Г. Правопорушення у сфері дорожнього руху: карати чи профілакувати? *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 66–68.

¹⁷ Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2021 році. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/Zvit_NPU_2021_.pdf (дата звернення: 25.10.2022).

- удосконалення системи збору інформації про ДТП, її обробки, дослідження та аналізу з метою розробки та впровадження дієвих превентивних заходів;
- оцінка ефективності та результативності впроваджуваних заходів для визначення пріоритетності фінансування;
- проведення обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економічній шкоди від ДТП.

Список використаних джерел

1. Batyrgareieva V. S., Shramko S. S., Samoiloa O. M. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social–legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV, Issue 11 Part 2, November 2021. P. 2870–2876.
2. Daniels St., Martensen H., Schoeters A., Berghe W., Papadimitriou E., Apostolos Ziakopoulos A. A systematic cost-benefit analysis of 29 road safety measures. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 133, 2019, 105292. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105292>.
3. Wijnen W., Weijermars W., Schoeters A., Berghe W., Bauer R. and etc. An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*. Vol. 113. 2019. P. 318–327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>.
4. Державна політика: аналіз та механізми її впровадження в Україні: навч. посіб. / кол. авт.; за заг. ред. В. Ребкала, В. Тертички. Київ: Вид-во НАДУ, 2000. 232 с.
5. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text>.
6. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. *Офіційний вісник України*. № 1. 04.01.2021.
7. Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 25 березня 2013 р. № 294. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF#Text>.
8. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2021 році. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/Zvit_NPU_2021_.pdf (дата звернення: 25.10.2022).
9. Колодяжний М. Г. Правопорушення у сфері дорожнього руху: карати чи профілакувати? *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 66–68.

10. Мамка Г. Штрафи за нетверезе керування. Що не так? URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/shtrafi-za-netvereze-keruvannya-shcho-ne-tak-.html>.

11. Ми хочемо знизити смертність на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 року, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mi-hochemo-zniziti-smertnist-na-dorogah-vnaslidok-dtp-shchonajmenshe-na-30-do-2024-roku-vladislav-kriklij> (дата звернення: 25.10.2022).

12. Прийнято Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху». rada.gov.ua. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Povidomlennya/203384.html>.

13. Роз'яснення щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 року. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/493818_669478 (дата звернення: 29.10.2022).

14. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. Київ: Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України, 2020. 134 с.

15. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. *Урядовий кур'єр*. № 214. 04.11.2020.

16. Шрамко С. С. До питання впровадження державної політики у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна]; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. – Харків: Право, 2021. С. 110–113.

REFERENCES

1. Batyrgareieva, V.S., Shramko, S.S., Samoilo, O.M. (2021) Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social–legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV, Issue 11 Part 2.

2. Daniels, St., Martensen, H., Schoeters, A., Berghe, W., Papadimitriou, E., Apostolos Ziakopoulos, A. (2019) A systematic cost-benefit analysis of 29 road safety measures. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 133, 105292. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105292>.

3. Wijnen, W., Weijermars, W., Schoeters, A., Berghe, W., Baue,r R. and etc. (2019) An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*. Vol. 113. 2019. P. 318–327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>.

4. Derzhavna polityka: analiz ta mekhanizmy yii vprovadzhennia v Ukraini (2000): navch. posib. / kol. avt.; za zah. red. V. Rebkala, V. Tertychky. Kyiv: Vyd-vo NADU [in Ukrainian].

5. Derzhavna prohrama pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2020 roku: zatv. postanovoiou Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25.04.2018. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

6. Derzhavna prohrama pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024. *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy*. № 1. 04.01.2021 [in Ukrainian].

7. Derzhavna tsilova prohrama pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2016 roku: zatv. postanovoiou Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 25.10.2013. № 294. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/294-2013-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

8. Zvit Natsionalnoi politsii Ukrainy pro rezultaty roboty u 2021. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/Zvit_NPU_2021_.pdf [in Ukrainian].

9. Kolodiaznyi, M.H. (2022) Pravoporushennia u sferi dorozhnoho rukhu: karaty chy profilaktuvaty? *Bezpeka dorozhnoho rukhu v umovakh voiennoho stanu: materialy Vseukr. nauk.-praktychnoi onlain-konferentsii*, (Kryvyi Rih, 27.05.2022). Kryvyi Rih [in Ukrainian].

10. Mamka, H. Shtrafy za netvereze keruvannia. Shcho ne tak? URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/shtrafi-za-netvereze-keruvannya-shcho-ne-tak-.html> [in Ukrainian].

11. My khochemo znyzty smertnist na dorohakh vnaslidok DTP shchonaimenshe na 30% do 2024 roku, – Vladyslav Kryklii. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mi-hochemo-zniziti-smertnist-na-dorogah-vnaslidok-dtp-shchonajmenshe-na-30-do-2024-roku-vladislav-kriklij> [in Ukrainian].

12. Pryiniato Zakon «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu». URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Povidomlennya/203384.html> [in Ukrainian].

13. Roziasnennia shchodo okremykh polozhen Zakonu Ukrainy «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu» № 1231-IX vid 16.02.2021. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/493818_669478 [in Ukrainian].

14. Stan sprav avariinosti na transporti v Ukraini za 2019 rik. Kyiv: Dyrektorat z bezpeky na transporti Ministerstva infrastruktury Ukrainy, 2020.

15. Stratehiiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku. *Uriadovi kurier*. № 214. 04.11.2020 [in Ukrainian].

16. Shramko, S.S. (2021) Do pyttannya vprovadzhennia derzhavnoi polityky u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini. *Derzhavna polityka u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu: teoriia, zakonodavstvo, praktyka: materialy Vseukr. nauk. prakt. konf. (m. Kharkiv, 5 lystop. 2021 r.).* Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].

Shramko S. S. Implementation in Ukraine of the state policy to reduce the severity of the consequences of road accidents

The article deals with the implementation of state policy in Ukraine to reduce the severity of the consequences of road accidents. It is stated that the foundations of state policy are laid down in state programs, plans and strategic documents. The key directions of road safety are contained in legal acts that reflect strategic, perspective, short-term and long-term plans for achieving the goal. Such documents are the State Program for Improving Road Safety in Ukraine and the Strategy for Improving Road Safety in Ukraine. It is noted that some of the measures and directions adopted for the new term of the State Program and Strategy remain unchanged, but their definition is being improved from year to year and becomes less declarative.

The analysis of the effectiveness of legislative changes to strengthen responsibility for driving while intoxicated is carried out. The conclusion is made that the state policy in the field of road safety, in particular, to reduce the severity of the consequences of road accidents, has sufficient regulatory and legal consolidation. Strategic and program documents contain specific measures and directions of road safety, but there is no statistics on the effectiveness of the measures taken, analysis of costs for each item and miscalculations, as well as their critical assessment.

A number of proposals were made that will contribute to more effective implementation of the state policy to reduce the severity of road accidents. These are: improvement of the system of collecting information on road accidents, its processing, research and analysis in order to develop and implement effective preventive measures; assessment of the effectiveness and efficiency of the measures implemented to determine the priority of funding; conducting a sound economic assessment of the cost of life, health and damage to the economy from road accidents.

Key words: public policy, road accidents, road safety, mortality and injuries.