

АНАЛІЗ ДОСВІДУ ПОЛЬЩІ ТА ЛАТВІЇ ЗІ ЗДІЙСНЕННЯ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ) ЗА БЕЗПЕКОЮ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Микола Миколайович ГРИБАН,

*аспірант Харківського національного
університету внутрішніх справ
<https://orcid.org/0009-0002-8666-5275>*

Вдосконалення системи державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування нерозривно пов'язане із органічним втіленням найкращих практик у царині зарубіжного досвіду.

Аналіз досвіду Польщі у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування охоплює діяльність декількох профільних суб'єктів. Так, Міністерство інфраструктури у даній сфері відповідає за автостради та національні дороги (*drogi krajowe*); автомобільний транспорт. Національна рада безпеки дорожнього руху (*Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*) відповідає за: рекомендації щодо підвищення безпеки дорожнього руху; проведення програм з підвищення безпеки дорожнього руху; надання висновків щодо нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху; міжнародне співробітництво; співпрацю з громадськими організаціями. Генеральна дирекція національних доріг і автострад (*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - GDDKiA*) відповідає за: управління національними дорогами та рухом; виконання державного бюджету; реалізацію національної транспортної політики щодо системи доріг; збір даних та видачу звітів; контроль за підготовкою дорожньої інфраструктури; видачу дозволів на одноразовий проїзд спецтранспорту з обмеженням у часі та маршруті; міжнародне співробітництво; співпрацю з органами місцевого самоврядування щодо розширення та утримання дорожньої інфраструктури; координацію будівництва та/або експлуатації платних автомагістралей [1].

Водночас повноваженнями із здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування наділена патрульна поліція Польщі, яка, на думку окремих вітчизняних дослідників, «має розгалужену систему підрозділів та підрозділів спеціального призначення, які здійснюють патрулювання на дорогах та місцях масового скупчення людей. Серед позитивних моментів досвіду цієї країни слід виділити наступні: 1) існування системи «Безпечна школа» – програма, яка пропонує навчальні заклади для співпраці з поліцією в галузі навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі; 2) розгорнутий контроль дорожнього руху – поліція Польщі має добре розвинену систему контролю дорожнього руху, включаючи постійний моніторинг швидкості, контроль за напругою та алкогольним сп'янінням, що дозволяє забезпечувати безпеку на дорогах» [2, с. 199-200].

Водночас у Латвії на центральний уряд покладається: загальна відповідальність за формування політики у сфері транспорту; рух і автомобільний транспорт; управління, фінансова база та організація громадського транспорту на регіональних маршрутах міжміського значення маршрутної мережі; розробка правових актів ЄС, визначення та захист інтересів Латвії, єдина система квитків у громадському транспорті. Регіональна влада відповідає за: громадський транспорт; управління регіональними маршрутами та регіональним громадським транспортом; внесення проєктів рішень щодо створення або вдосконалення регіонального маршруту (маршрутної мережі) місцевого значення; контроль за фінансовими ресурсами, що виділяються на громадський транспорт з державного бюджету та бюджету місцевого самоврядування; координацію з місцевими та національними адміністраціями [3].

Латвійські науковці звертають увагу на важливість інформації в ході управління транспортними потоками, у тому числі й нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування. Так, на переконання дослідників, інформаційні системи дозволяють опрацьовувати та використовувати управлінську інформацію в статичному та динамічному режимах – визначення та конкретизація нормативних актів, інституційної структури, фінансування, проходження та виконання завдань тощо. Аналіз інформації з різних аспектів, перевірка її узгодженості та прийняття відповідних рішень на основі інформаційних систем мінімізує загрози для нормального функціонування та розвитку країни. Складність інформаційної моделі вимагає відповідного рівня ІТ-підтримки, ІТ-інструментів, орієнтованих на використання неспеціалістами ІТ (державними службовцями) [4, с. 83].

Таким чином, дослідження повноважень патрульної поліції Польщі дозволяє зробити висновок про доречність запозичення окремих заходів у межах польської програми «Безпечна школа», яка орієнтована на навчання дітей та молоді правилам безпеки на дорозі. Подібний польський досвід може бути також використаний у ході підготовки та подальшого несення служби офіцерами освітнього середовища в Україні.

Список використаних джерел:

1. Poland - Transport // Division of Powers: сайт. URL: <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/France-Transport.aspx>.
2. Чанцева А. О. Поняття безпеки дорожнього руху як об'єкта адміністративно-правового регулювання. *Європейські перспективи*. 2022. №2. С. 199-205. DOI: 10.32782/EP.2022.2.30
3. Latvia - Transport // Division of Powers: сайт. URL: <https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Latvia-Transport.aspx>.
4. Bicevskis J., Cerina-Berzina J., Karnitis E., Karnitis G. Transparent Model for State Management. *Government E-Strategic Planning and Management: Practices, Patterns and Roadmaps*. 2014. № 3. pp. 83-103.