



ЗБІРНИК

МАТЕРІАЛІВ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «РОЗВИТОК СТАЛОЇ МОБІЛЬНОСТІ: ГЛОБАЛЬНІ ТА ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ»

II ДЕСЯТИЛІТТЯ ДІЙ З
БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ



м. Кропивницький
15 листопада 2024 року

Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 15 листопада 2024 року). Кропивницький, 2024. 223 с.

*Затверджено до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ
(протокол № 4 від 27 листопада 2024 року)*

Публікується за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції «Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення», 15 листопада 2024 року.

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

7. Левковська Л. В., Шпильова Ю. Б., Омельченко А. А. Концептуальні засади розвитку екологічно безпечного природокористування в повоєнний період відновлення України. *БІЗНЕСІНФОРМ*. 2024. № 5. С.87–96.

8. Бондаренко І. Разом до сталої і розумної мобільності. Що таке Стратегія сталої і розумної мобільності ЄС та як її можна застосувати в Україні. Київ : Центр екологічних ініціатив «Екодія», 2021. 16 с.

Деревянко Богдан Володимирович

провідний науковий співробітник відділу господарсько-правових досліджень проблем економічної безпеки Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова НАН України», доктор юридичних наук, професор

ЗАХОДИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ РУХУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

27 червня 2014 року було підписано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [1]. А рівно за п'ять місяців розпочалися трагічні події у новітній українській історії, після початку яких ще у 2014, а особливо після їх поглиблення у 2022 році абсолютна більшість громадян України усвідомила необхідність пришвидшення руху на інтеграцію із розвиненими цивілізованими країнами. Історично і географічно такими країнами для України є більшість країн-членів ЄС. 23 червня 2022 року Україна отримала статус кандидата на членство в ЄС. Та отримання цього статусу ще не гарантує автоматичний вступ до ЄС. Крім потреби у поверненні усіх міжнародно визнаних українських територій і реінтеграції громадян, які залишаються під російською окупацією, сьогодні існує гостра потреба у реформуванні економічної, соціальної, політичної та інших сфер життєдіяльності держави і громадян. Одним із дієвих способів може бути реформування як системи законодавства, так і окремо певних нормативних актів. Нормативні зміни повинні забезпечити стійкий рух до економічних стандартів рівня життя, політичних стандартів рівня свободи і незалежності, вільного розвитку кожної особистості, кожного громадянина. Та не меншого значення має зміна ставлення до виконання правових норм громадянами держави.

Безпека руху автомобільного транспорту в економічно розвинених європейських країнах не зводиться лише до дотримання правил дорожнього руху самими водіями автомобілів, як це часто розуміється в Україні. Безпека руху автомобільного транспорту у країнах ЄС передбачає наявність якісного дорожнього покриття, великої кількості транспортних розв'язок та доріг із одностороннім рухом, великої кількості надземних і підземних переходів, екологічну безпечність значної кількості автомобілів, поступове збільшення

частки роботизованих автомобілів і, як один із багатьох факторів, – культури управління транспортним засобом кожним водієм.

В Україні причиною ДТП за участі засобів автомобільного транспорту часто є об'їзд водіями дорожніх ям та інших пошкоджень дорожнього полотна зустрічною смугою. Для подолання цієї проблеми можливо навіть не потрібні зміни до законодавства. Якщо і потрібні, то хіба що у Кримінальний кодекс в частині підвищення покарання за розкрадання коштів, виділених на будівництво та ремонт доріг і різноманітних дорожніх споруд. Треба дочекатися завершення війни, щоб більша кількість коштів виділялася на названі цілі та поступове збільшення кількості доріг із одностороннім рухом. Під час війни виглядає доцільним будівництво у містах та інших населених пунктах захисних споруд. Функції таких споруд можуть виконувати підземні переходи. Вони захистять пішоходів від автомобілів, а також від можливих ворожих обстрілів із повітря.

Забезпечення прав громадян (підданих) на чисте повітря в європейських країнах забезпечується перманентним збільшенням частки автомобілів із електричним двигуном. Українським законодавством поступово надаються податкові пільги для виробників чи імпортерів таких автомобілів. Можна назвати Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві» від 16 січня 2020 року [2], Закон України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні» від 16 липня 2021 року [3] та інші. Але справжнє забезпечення екологічної складової безпеки руху автомобільного транспорту в Україні можливе лише коли автомобілі працюють на електроенергії, отриманій із «зелених» джерел; «у випадку заряджання цих акумуляторів електроенергією, згенерованою із відновлюваних джерел, можна говорити про розвиток відновлювальної енергетики принаймні у транспортній сфері. На жаль, до серйозного розвитку ще має пройти достатньо багато часу, оскільки економічні методи стимулювання є значно довготривалішими у порівнянні із адміністративними» [4, с. 240]. Та тут є ще одна проблема, пов'язана із тим, що сьогодні в Україні діє найвищий «зелений» тариф у Європі. Тому Державний бюджет не спроможний у повній мірі розраховуватися із домогосподарствами і підприємствами за продану державі «зелену» енергію. Приблизно кожні три місяці черговою постановою НКРЕКП із назвою «Про встановлення «зелених» тарифів на електричну енергію, вироблену генеруючими установками приватних домогосподарств» розміри «зеленого» тарифу для домогосподарств знижуються. Аналогічні положення приймаються і стосовно суб'єктів бізнесу. У попередній роботі нами вказувалося, що «найвищі «зелені» тарифи для найперших виробників позитивно вплинули на появу сектору «зеленої» енергетики. Із плином часу та завдяки розширенню цього сектору держава цілком виправдано поступово зменшує «зелені» тарифи, які не повинні бути вищими за середньоєвропейські. Тенденція на поступове

зниження «зелених» тарифів повинна бути збережена за умови обов'язкового дотримання правил дії зворотної сили закону» [5, с. 66]. Тому у певний момент часу розмір «зеленого» тарифу стане нижчим за вартість електроенергії, яка продається суб'єктам бізнесу, а пізніше – і населенню. У такому випадку електромобілі на «зеленій» енергії зможуть забезпечити екологічну складову безпеки руху автомобільного транспорту.

Поступове збільшення частки роботизованих автомобілів відбувається незалежно від волі пересічного українця. А підвищення культури управління автотранспортним засобом кожного українського водія відбудеться одразу після вирішення першої серед названих проблем. А надалі мабуть зміни законодавства у цій частині проблеми не виглядає вкрай необхідними. Тут більшої користі може принести посилення контролю за якістю навчання в автошколах різних регіонів країни.

Список використаних джерел:

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, підписана 27 червня 2014 року. *Офіційний портал Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 14.10.2024).

2. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо вдосконалення адміністрування податків, усунення технічних та логічних неузгодженостей у податковому законодавстві: Закон України від 16.01.2020 р. № 466-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 32. Ст. 227.

3. Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку галузі екологічного транспорту в Україні: Закон України від 16.07.2021 р. № 1660-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 45. Ст. 364.

4. Деревянко Б. В., Попович Т. Г. Правові аспекти стимулювання використання «зеленої» енергії у транспортній сфері України. *Наукові записки. Серія: Право*. 2022. № 13. С. 236–242. DOI: <https://doi.org/10.36550/2522-9230-2022-13-1>.

5. Деревянко Б. В. Тенденції розвитку законодавства України про «зелені» тарифи на електричну енергію. *Правовий часопис Донбасу*. 2020. № 2 (71). С. 62–71. URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/257> (дата звернення: 14.10.2024).