

УДК 342.922

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.4.25>**Ярослава Лакійчук,**

канд. юрид. наук,

старший науковий співробітник секретаріату Вченої ради

Національної академії внутрішніх справ

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ГАРАНТІЇ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті система адміністративно-правових гарантій захисту прав учасників дорожнього руху розподілена на нормативно-правові та організаційно-правові. Відзначено велику кількість підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють суспільні відносини дорожнього руху, які недостатньо пов'язані між собою або навіть суперечать один одному, не відображають основні принципи та засади актів міжнародного права, а саме те, що громадянин і його безпека мають бути центром державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, тому виникає нагальна потреба у запровадженні Концепції гарантій прав учасників дорожнього руху в Україні та прийнятті нового Закону «Про дорожній рух», який би врегулював відносини між суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху, учасниками дорожнього процесу, а також визначив рівень їх відповідальності.

Використано міжнародний досвід розвинених країн, який є найбільш ефективним, сформований на базі багаторічних досліджень і практик, встановлено основи систем безпеки дорожнього руху та адміністративно-правових гарантій захисту прав учасників дорожнього руху.

Визначено, що правова природа адміністративно-правових гарантій захисту прав учасників дорожнього руху реалізується у рамках публічних правовідносин (адміністративно-правових), які є невід'ємною складовою частиною державного управління у сфері дорожнього руху і його безпеки та тісно пов'язані з державними інституціями та державним примусом.

Серед організаційних гарантій відзначено ефективність державного управління та сформульовано його цілі у сфері безпеки дорожнього руху, розкрито їх зміст.

Виділено напрями державної політики безпеки дорожнього руху, зокрема розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху; модернізацію системи управління безпекою дорожнього руху; поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускну здатності автомобільних доріг; забезпечення високої якості підготовки водіїв; підвищення дорожньо-транспортної культури населення; підвищення надійності та безпечності транспортних засобів; удосконалення медичного забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: права, адміністративно-правовий статус, учасники дорожнього руху, безпека дорожнього руху, гарантія, реалізація.

Постановка проблеми. У Законі «Про дорожній рух» [1] визначено, що держава регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки й відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ та організацій незалежно від форм власності та господарювання. Держава гарантує безпечний стан умов руху по дорогах. Оскільки, відповідно до Закону, гарантії прав громадян на ці умови забезпечуються шляхом виконання законодавства України про безпеку дорожнього руху, то очевидно, що ступінь зазначених вище прав учасників дорожнього руху буде визначатися, по-перше, ефективністю чинного законодавства, по-друге, якістю

його виконання. Таким чином, законодавець пов'язує забезпечення прав громадян на безпечний дорожній рух перш за все з правовими, у нашому випадку адміністративно-правовими, та організаційними гарантіями.

У ст. 2 Закону України «Про дорожній рух» зазначено, що законодавство про дорожній рух складається з цього Закону та актів законодавства України, виданих на виконання Закону «Про дорожній рух». Безумовно, суб'єкти у сфері дорожнього руху, покликані здійснювати захист соціально-економічних прав учасників дорожнього руху, у своїй діяльності керуються Конституцією України, законами України, актами Президента України, постановами Кабінету Міністрів України, нормативно-правовими актами Міністерств та відомств

України, локальним нормативно-правовими актами [1].

Законодавець не визначає поняття інституту гарантій прав учасників дорожнього руху, але чітко декларує їх існування в нормативно-правових актах. Українському законодавцеві за доволі обмежений час вдалося створити досить міцне правове поле у сфері захисту прав учасників дорожнього руху. Додатково до законів України питання захисту соціально-економічних прав учасників дорожнього руху захищені міжнародно-правовими актами [2, с. 97].

Практика свідчить про те, що, попри достатню регламентацію прав людини і громадянина, суперечки між людиною та державою, державою та суспільством і державними інституціями через порушення прав учасників дорожнього руху все ж таки виникають. Свідченням цього є численні судові позови. Ми згодні з визначенням, запропонованим В.Ф. Погорілком та М.І. Сірим, за яким юридичні гарантії – це передбачені законом спеціальні засоби практичного забезпечення прав і свобод [3, с. 40]. З огляду на предмет нашого дослідження це засоби забезпечення прав учасників дорожнього руху.

Слід також погодитися з думкою О.В. Батанова про те, що гарантії – це необхідне для набуття, володіння, користування та розпорядження муніципальними правами й свободами політико-правове і соціально-економічне оточення та спеціальний механізм, які разом забезпечують і захищають діяльність суб'єктів суспільного управління щодо реалізації наданих повноважень [4, с. 180].

Варто зазначити, що ЄС історично приділяє багато уваги питанням забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед великої кількості документів ЄС, які присвячені проблемам безпеки дорожнього руху, особливої уваги заслуговують такі документи:

1) Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 64/255 про проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011–2020 роки від 10 травня 2010 року [5];

2) Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрями політики з безпеки дорожнього руху, 2011–2020» (СОМ (2010) 0389) [6];

3) Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011–2020 роки (2010/2235 (INI)) [7].

Зазначені документи інтегрують у собі комплексний підхід до забезпечення безпеки

дорожнього руху у світі, який сформований на базі багаторічних досліджень, практик та набутого досвіду в цій сфері.

Метою статті є вивчення ступеня гарантованості державою реалізації прав учасників дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Нині в Україні увесь масив нормативно-правових актів, на жаль, не відображає основні принципи та засади актів права ООН та ЄС, а саме те, що громадянин і його безпека мають стати центром державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху, а також те, що правова система України сприятиме підтримці справедливості серед учасників дорожнього руху за допомогою зусиль, спрямованих на підвищення безпеки більш вразливих учасників дорожнього руху. Міжнародний досвід свідчить про те, що основою системи безпеки дорожнього руху розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем зазначеної сфери. Використання наявного та практично перевіреного досвіду інших країн для України є найбільш ефективним, швидким та маловитратним шляхом вирішення проблеми, особливо в умовах сучасної економічної кризи. Повною мірою такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і вироблення принципів та побудови національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Основою такої системи має бути принцип спільної відповідальності всіх складових частин суспільства.

Виходячи з цього, вважаємо доречним запровадження Концепції гарантій прав учасників дорожнього руху в Україні. Пропонуємо систему гарантій розділити на такі дві групи, як державні та локальні, позаяк «законність у суспільстві повинна бути гарантована не тільки державою, але й іншими суб'єктами суспільних відносин». Водночас ми погоджуємося з думкою Ж.М. Пустовіт про те, що в правовій державі «всі гарантії слід визначити як правові – такі, що поділяються на нормативно-правові та організаційно-правові» [8, с. 179].

На підставі детального аналізу правової природи адміністративно-правових гарантій захисту прав учасників дорожнього руху визначено, що вони реалізуються в рамках публічних (адміністративно-правових) правовідносин, які тісно пов'язані з державними інституціями та державним примусом і є невід'ємними складовими частинами державного управління у сфері дорожнього руху та його безпеки.

Систему адміністративно-правових гарантій захисту прав учасників дорожнього руху можна розподілити на нормативно-правові та організаційно-правові гарантії. Така класифікація теж має відносно умовний характер, але сприяє усвідомленню природи походження та сутності адміністративно-правових гарантій захисту прав учасників дорожнього руху.

У сукупності адміністративно-правових гарантій початковим та універсальним гарантом є закон, якість якого визначає ефективність діяльності організаційних гарантій, тому вивчення стану адміністративно-правових гарантій реалізації прав учасників дорожнього руху доцільно розпочати з аналізу Закону, що утворює основу законодавства, чинного у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху.

Переходячи до розгляду змісту Закону, відзначимо, що його прийняття у 1993 році мало прогресивне значення, оскільки вперше була створена законодавча основа забезпечення безпеки дорожнього руху. Він відобразив ті позитивні зміни, які відбулися у державі щодо проблеми дорожньо-транспортної аварійності, проблеми захисту прав і законних інтересів учасників дорожнього руху.

Однак Закон «Про дорожній рух» не відповідає вимогам сьогодення, оскільки цим Законом не в повному обсязі визначено комплекс заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху. Крім того, недостатньо мірою визначено механізм контролю й нагляду за дорожнім рухом та рівень відповідальності органів, на які покладаються обов'язки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Також слід відзначити велику кількість актів, що регулюють суспільні відносини дорожнього руху, які недостатньо пов'язані між собою або навіть суперечать один одному. У зв'язку з цим виникає нагальна потреба у прийнятті Закону, який би регулював відносини між суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху, учасниками дорожнього процесу та визначав рівень їх відповідальності.

Більшість галузевих фахівців переймається вирішенням прикладних проблем безпеки дорожнього руху, не вдаючись до аналізу засад галузевої політики. Ті ж, хто ведуть науковий пошук на вищому рівні узагальнення, рідко досягають консенсусу. Як наслідок, широке наукове визнання отримали тільки п'ять напрямів державної політики безпеки дорожнього руху, таких як реформування законодавства про дорожній рух; удосконалення системи підготовки водіїв; підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху; поліпшення

експлуатаційних показників доріг і вулиць; створення ефективної системи надання медичної допомоги потерпілим від дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Щодо решти галузевих пріоритетів єдиної позиції не існує.

Так, А.М. Редзюк вважає такими вдосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху; вдосконалення досліджень проблем БДР, системи аналізу ДТП та їх статистичного обліку; вдосконалення управління дорожнім рухом; підвищення ефективності контролю за виконанням правил дорожнього руху; безпеку конструкції колісних транспортних засобів [9, с. 6–9]. А.І. Берлач відносить до них профілактику аварійності, перехід на міжнародні стандарти організації дорожнього руху, оновлення автопарку країни [10, с. 25]. На думку В.Р. Щавінського, стратегічними напрямами галузевої політики є попередження дорожньо-транспортного травматизму, забезпечення реалізації прав і свобод громадян, а також зменшення негативного впливу колісних транспортних засобів на екосистему [11, с. 78].

Принципово відмінне бачення пріоритетів дорожньо-транспортної безпеки демонструє М.М. Долгополова. Ставлячи знак рівності між напрямами державної політики та функціями органів держави, вона робить спробу визначити пріоритетні напрями політики для окремих суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. За цього підходу кожне «зацікавлене» міністерство або відомство реалізує особливий, кореспондуючий тільки йому політичний напрям: Міністерство інфраструктури України забезпечує безпеку дорожнього руху на автомобільному транспорті; Державна служба автомобільних доріг провадить діяльність у сфері дорожнього будівництва та господарювання; МВС України здійснює надвідомчий контроль і нагляд, вдосконалює організацію руху, виконує адміністративно-юрисдикційні функції [12, с. 180–181].

Погодитись із логікою подібних тверджень доволі складно. По-перше, в теоретичному сенсі дуже важливо розрізнити напрями державної політики як «загальні вектори розв'язання суспільних задач зусиллями всіх інститутів публічної влади» [13, с. 283] та напрями діяльності (функції) органів управління як «шляхи реалізації конкретних адміністративних повноважень» [14, с. 79]. По-друге, більшість проблем безпеки дорожнього руху має міжгалузевий характер. Жодна ланка адміністративної системи не здатна вирішити їх самотужки. Очевидно, що за таких умов відомча дифе-

ренція пріоритетів державної політики тільки перешкоджатиме її ефективному проведенню. По-третє, в умовах низької управлінської культури виділення відомчих пріоритетів може обернутися системним ігноруванням інших, «непріоритетних» напрямів діяльності.

У цьому контексті видаються слушними міркування О.А. Возіянова, який пише, що «під час формалізації державно-політичних пріоритетів необхідно виходити з того, що вони:

- обумовлені суспільно значущою проблематикою, кореспондуючими політичними цілями, ресурсною базою, наявним правовим та управлінським інструментарієм;
- виражають генеральні напрями діяльності публічно-владного апарату в системній єдності та взаємодії всіх його елементів;
- втілюють шлях до політичної мети, отже, не повинні ототожнюватися з останньою;
- мають прогресивний характер і передбачають досягнення якісно нових показників, станів або рівнів (таким чином, в основу відповідних дефініцій мають покладатись динамічні категорії, зокрема «створення», «удосконалення», «збільшення», «прискорення»)» [15, с. 44].

З урахуванням викладеного доцільно виділити такі напрями державної політики безпеки дорожнього руху.

1) Розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху. Як відомо, від якості нормативно-правових актів безпосередньо залежать ефективність організації правовідносин, забезпечення законності та правопорядку, динамічний розвиток відповідних галузей і сфер соціального життя, авторитет органів державної влади. На жаль, сучасний стан нормативно-правової регламентації суспільних відносин у сфері дорожнього руху (зокрема, щодо забезпечення його безпеки) не дає підстав розраховувати на позитивний соціально-економічний результат. Відсутність «стрижневого» закону з питань безпеки дорожнього руху; розпорошеність кореспондуючих норм по величезному масиву галузевих нормативно-правових актів; фрагментарність правового регулювання; застарілість та неузгодженість нормативного матеріалу; логіко-юридичні погіршеності змісту законодавчих положень; безсистемність нормотворення та інші проблеми, з одного боку, змушують констатувати недосконалість нормативно-правової бази, а з іншого боку, дають змогу вбачати в окресленому напрямі державної політики стратегічний ресурс для оптимізації право-

відносин та покращення основних показників безпеки дорожнього руху.

2) Модернізація системи управління безпекою дорожнього руху. За загальним визнанням, вітчизняна система забезпечення безпеки дорожнього руху перебуває в надзвичайно розбалансованому стані, що вкрай негативно позначається на її ефективності [16, с. 82; 17, с. 5–8]. Практично відсутня координація управлінської діяльності на міжгалузевому та міжрегіональному рівнях. Центральні органи виконавчої влади у сфері безпеки дорожнього руху провадять «свою» відомчу політику, всляк відхрещуючись від відповідальності за загальний стан речей. Місцеві державні адміністрації та органи самоврядування часто-густо не можуть дійти згоди щодо розподілу сфер адміністративного впливу (причому зазвичай є не перетягування повноважень, а, навпаки, їх взаємне перекидання). Функції щодо управління безпекою дорожнього руху та контроль за здійсненням відповідного напрямку управлінської діяльності виконує фактично один і той самий орган, а саме Міністерство внутрішніх справ України (думається, питання про відомчу «ангажованість» цього контролю є риторичним), тому для забезпечення сучасного рівня безпеки дорожнього руху в Україні пропонується перш за все створити окреме управління (як це вже зроблено в багатьох країнах Європи), наприклад, національне управління (агенція) безпеки дорожнього руху, яке буде координувати міжгалузеві співвідношення у цій сфері, тому що без єдиного координаційного управління та належного закону до нього неможливо якісно й ефективно захищати громадян від небезпеки на дорогах країни. Регулювання з боку правової системи слід вважати найважливішим компонентом державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [18, с. 62–63].

3) Поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг. Невпинне збільшення кількості транспортних засобів та критична зношеність дорожньої інфраструктури з особливою гостротою висувують питання про активізацію будівництва, ремонту й реконструкції автомобільних доріг. На жаль, сьогодні це питання вирішується дуже повільно. За останні дев'ять років протяжність доріг загальною користування збільшилась лише на 10 кілометрів (тобто на 0,005%), тоді як автопарк країни зріс щонайменше вдвічі. Більшість вітчизняних доріг не відповідає технічним правилам, нормам і стандартам. З огляду на хронічне бюджетне недофінансування темпи реконструкції

вулично-дорожньої мережі впали майже до мінімуму [19, с. 64–72]. Величезну проблему становить брак технічних засобів організації руху. Загалом на українських дорогах «не вистачає» близько 70 тис. дорожніх знаків. У деяких містах працює менше половини світлофорів. Далекими від оптимальних параметрів залишаються обсяги покриття та якість дорожньої розмітки.

4) Забезпечення високої якості підготовки водіїв. У соціально-технологічній макроструктурі «водій – транспортний засіб – дорога» найменш надійною ланкою є водій. За інформацією Департаменту патрульної поліції України, водії механічних транспортних засобів вчиняють 3,5 млн. порушень правил дорожнього руху на рік. З їх вини трапляються 65–75% усіх дорожньо-транспортних пригод [20].

5) Підвищення дорожньо-транспортної культури населення. Величезна кількість правопорушень на автомобільному транспорті пояснюється не лише браком водійської майстерності, але й тотальним нігілізмом у питаннях дисципліни руху, вирішення спірних дорожніх ситуацій, соціальних стандартів поведінки водіїв і пішоходів. Як показують останні соціологічні дослідження, третина вітчизняних водіїв не співвідносить власні дії з інтересами інших учасників дорожнього руху, в усьому керуючись особистими та егоїстичними міркуваннями. Кожний четвертий водій вважає нинішній рівень порядку й дисципліни на дорогах незадовільним. Причому визнання цього факту зовсім не свідчить про шанобливе ставлення до правил дорожнього руху, адже практично всі респонденти допускають можливість їх порушення за певних «сприятливих» умов (неконтрольованість дорожньої ділянки, відсутність поблизу транспортних засобів тощо). Щодо пішоходів, то лише чверть із них за перетинання проїзної частини послуговується сигналами світлофора. Приблизно стільки ж взагалі переходять дорогу не там, де це дозволено, а там, де їм зручно. Результат подібної легковажності закономірний: протягом 2014–2020 років в Україні зафіксовано 123 743 ДТП за участю пішоходів.

6) Підвищення надійності та безпечності транспортних засобів. Аналіз причин аварійності на автомобільному транспорті дає змогу констатувати відсутність тенденції щодо збільшення кількості ДТП, обумовлених незадовільним технічним станом рухомого складу. Через несправності транспортних засобів трапляється близько 1 тис. аварій на рік, тобто 2,5–3% всіх ДТП. За світовими мірками, це далеко не критичний показник.

Однак він повністю нівелюється надвисоким рівнем смертності й травматизму: на кожні 100 ДТП, спричинених технічними несправностями автомобілів (мотоциклів, автобусів), припадають 25 загиблих і 100 поранених осіб. Загрозлива віктимологічна ситуація вимагає від держави вжиття комплексу невідкладних заходів, спрямованих на підвищення вимог до конструкції транспортних засобів щодо забезпечення їх пасивної та активної безпеки; удосконалення контролю за технічним станом засобів пересування; посилення відповідальності за керування транспортними засобами із серйозними несправностями (дефектами рульового управління, гальмівної системи, тягово-зчіпного механізму автопоїзда тощо) [21, с. 140].

7) Удосконалення медичного забезпечення безпеки дорожнього руху. Істотний вплив на стан аварійності та тяжкість наслідків ДТП здійснює система медичного забезпечення. Від того, наскільки добре ця система організована, злагоджено функціонують її компоненти, повно вона відповідає об'єктивним соціально-економічним і дорожньо-транспортним умовам, залежать такі показники безпеки дорожнього руху, як загальна кількість автомобільних аварій, обсяг спричинених ними матеріальних збитків, питома вага загиблих і поранених внаслідок ДТП.

Велике значення для реалізації гарантій учасників дорожнього руху на безпечні умови руху по дорогах має діяльність органів виконавчої влади та місцевого самоврядування. Їх роль визначається тим, що вони здійснюють безпосереднє виконання законодавства про безпеку дорожнього руху. Безпосередній адміністративно-правовий вплив на учасників дорожнього руху у процесі діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування виявляється такими трьома напрямками:

- під час організації дорожнього руху, у процесі здійснення якого встановлюється правовий порядок дорожнього руху і створюються інші умови для забезпечення вільного та безперешкодного руху;
- під час здійснення дозвільної системи;
- у процесі здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності, під час вжиття заходів адміністративної відповідальності за порушення встановленого порядку та інших заходів адміністративно-правового примусу.

Висновки

На підставі викладеного можна зробити такі висновки.

Ступінь гарантованості реалізації прав учасниками дорожнього руху буде визна-

чатися, по-перше, ефективністю законодавства про безпеку дорожнього руху, по-друге, якістю його виконання, або адміністративно-правовими та організаційними гарантіями. Аналіз положень Закону показує, що його основними недоліками є нечітке визначення основних напрямів забезпечення безпеки дорожнього руху й розподілу повноважень щодо здійснення цієї діяльності між його суб'єктами; відсутність у законі положень про повноваження й відповідальність органів виконавчої влади; неконкретність положень закону та практична відсутність норм прямої дії.

Сутність державної політики у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху повинна визначатися вирішенням двох основних завдань, таких як формування дієвого механізму адміністративно-правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та практична реалізація програмно-цільового підходу як методології розроблення та здійснення заходів підвищення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух : Закон від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
2. Головка В.А. Адміністративно-правове забезпечення захисту соціальних та економічних прав учасників дорожнього руху в Україні: проблеми теорії та практики : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. Донецьк, 2011. 216 с.
3. Погорілко В.Ф., Сірий М.І. Права та свободи людини і громадянина в Україні. Київ, 1997. 142 с.
4. Батанов О.В. Територіальна громада – основа місцевого самоврядування в Україні : монографія. Київ : Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2001. 260 с.
5. Резолюція № 64/255 Генеральної Асамблеї ООН. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ru.pdf.
6. Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрями політики з безпеки дорожнього руху, 2011–2020». URL: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/dossier.do?code=COM&year=2010&number=0389>.
7. Резолюція Європейського парламенту про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011–2020 роки. URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=E N&reference=P7-TA-2011-408>.
8. Пустовіт Ж.М. Актуальні проблеми прав і свобод людини і громадянина в Україні : навчальний посібник. Київ : КНТ, 2009. 232 с.
9. Редзюк А.М. Проблема безпеки дорожнього руху в Україні та заходи щодо суттєвого зменшення загиблих і постраждалих у ДТП. *Автошляховик України*. 2005. № 5. С. 6–12.
10. Берлач А.І. Новели вітчизняного законодавства про дорожній рух: річні підсумки. *Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (Одеса, 9–10 жовтня 2009 року). Одеса : ОДУВС, 2009. С. 22–25.
11. Щавінський В.Р. Порушення правил обгону, зустрічного роз'їзду, проїзду перехресть та зупинок транспортних засобів загального користування: адміністративно-деліктний аспект. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2009. № 3. С. 77–82.
12. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. Харків, 2003. 210 с.
13. Краткий политологический словарь / под ред. Р.В. Стадниченка. Ярославль : НЕО, 2003. 530 с.
14. Фомин С.Д. Функциональный аспект государственной-политической деятельности. *Актуальные проблемы государственного управления*. 2000. № 4. С. 76–84.
15. Возиянов А.А. Неопарадигма нациобезопасности : монография. Санкт-Петербург : Акт, 2009. 421 с.
16. Микитюк М.В. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. *Право України*. 2015. № 5. С. 81–85.
17. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні. *Автошляховик України*. 2006. № 2. С. 5–14.
18. Товстуха С.О. Шляхи вдосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління та місцеве самоврядування* : тези XI Міжнародного наукового конгресу (Харків, 24 березня 2011 року). Харків : Магістр, 2011. С. 62–63.
19. Дмитрієв І.А., Бурмака М.М. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. № 1. С. 64–72. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pirpr_2013_1_14.
20. Статистика ДТП в Україні за 2014–2020 роки. *Департамент патрульної поліції України*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>.
21. Гуржій Т.О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія. Кіровоград : Тимченко, 2010. 440 с.

Yaroslava Lakiichuk. Administrative and legal guarantees of realization of rights of traffic participants

This article divided the system of administrative and legal guarantees of the rights protection of road users into normative-legal and organizational-legal. There are a large number of bylaws governing public relations of traffic, which are insufficiently interconnected or even contradict each other, do not reflect the basic principles of international law, namely that the citizens and their safety should be the center of state policy of Ukraine in the field of road safety. Therefore, there is an urgent need to introduce the Concept of guarantees of the rights of road users in Ukraine and to adopt the new Law "On Road Traffic", to regulate relations between road safety subject and road users as well as to determine the level of their responsibility.

The international experience of developed countries, which is the most effective, is formed on the basis of many years of research and practice. Said experience is used to establish the basics of road safety systems and administrative-legal guarantees for the rights protection of road users.

It is determined that the legal nature of administrative-legal guarantees of the rights protection of road users is realized within the framework of public legal relations (administrative and legal). These relations are an integral part of public administration in the field of road traffic and safety and are closely linked to state institutions and state coercion.

Among the organizational guarantees, the efficiency of public administration is noted and its goals in the field of road safety are formulated, their content is revealed.

The directions of the state road safety policy are singled out, in particular development and improvement of domestic legislation on road safety; modernization of the road safety management system; improvement of technical condition, operational characteristics and capacity of highways; provision of high quality driver training; -increasing the road transport culture of the population; increasing the reliability and safety of vehicles; improvement of medical provision of road safety.

Key words: rights, administrative and legal status, road users, road safety, guarantee, realization.