

З огляду на це, у Концепції розвитку правового регулювання службової кар'єри в органах поліції необхідно:

- по-перше, розробити новий план роботи щодо створення рекламної кампанії, спрямованої на підвищення іміджу професії працівника поліції. Зазначене дозволить залучити нові кадри до роботи в поліції та підвищить рівень конкуренції в даному органі та конкурентоспроможність працівників взагалі;
- по-друге, створити умови, за яких національні теле-радіо-компанії буду проявляти ініціативу у створення подібних проектів та їх реалізації.

Список використаних джерел:

1. Кісіль З.Р. Технологія управління службовою кар'єрою працівників Національної поліції України. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія психологічна*. 2016. Випуск 1. С. 140-151
2. Солоненко О. М. Служба в поліції як державна служба особливого характеру. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. № 2. С. 212-223.
3. Ріжків І. Я. Міжнародна рекламна справа. М. : Банки і біржі, ЮНИТИ, 1994. 312 с.
4. Бутенко Н. В. Маркетинг Підручник. К. : Атіка, 2008. 300 с.
5. Реклама і рекламна діяльність : [навч. посіб.] / Воронько-Невідніча Т. В., Калюжна Ю. П., Хурдей В. Д. Полтава, РВВ ПДАА, 2018. 230 с.
6. Реклама: її сутність, функції. URL: <http://studies.in.ua/ru/politicheskiy-menedzhment-shpargalki/1692-42-47-mdzh-poltika-yak-element-poltichnoyi-reklami.html>
7. Покоłodна О.В. Механізм вдосконалення взаємодії органів податкової служби з громадянськістю: дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02 / О.В. Покоłodна; Нац. акад. держ. упр. при Президенті України. Харк. регіон. ін-т держ. упр. Х., 2007. 227 с.
8. Соціальна реклама як засіб психологічного впливу на свідомість підлітків. URL: https://kubg.edu.ua/images/stories/Departaments/nmc.nd/student_nauka/2017-2018/roboty/RiseAndShine.pdf.
9. Про рекламу. Закон України від 03.07.1996 № 270/96-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270/96-vp/conv#Text>.
10. Подорожній Є. Ю. Правове регулювання конкурентоспроможності працівників органів внутрішніх справ України [Текст] : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.05. Харк. нац. ун-т внутр. справ. Х., 2009. 183 арк.

УДК 342.951:351.82

ДЖЕНЧАКО Т. М.

КООРДИНАЦІЯ СУБ'ЄКТІВ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ: СУТНІСТЬ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ

У статті, на основі аналізу чинного законодавства, наявних наукових, публіцистичних та методичних джерел зроблено спробу з'ясувати сутність координації суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму та визначити оптимальні напрями її удосконалення на сучасному етапі реалізації національної транспортної політики.

Встановлено, що головна мета координації полягає у сприянні узгодженості дій компонентів системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму для скорішого та найбільш правильного розв'язання завдань боротьби із правопорушеннями на транспорті з найменшою затратою сил, засобів та матеріальних цінностей.

Доведено, що координація дій суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму полягає в узгодженні дій тактично самостійних суб'єктів системи забезпечення безпеки дорожнього руху за різними елементами діяльності при наявності рівноправних зв'язків між ними, спільної стратегічної мети діяльності, яка впроваджується для підвищення ефективності протидії адміністративним деліктам на автомобільному транспорті та зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності.

З'ясовано сутність та зміст термінів «координація», «взаємодія», «узгодження» та вказано на їх семантичну схожість. Проте ці терміни розрізняються тим, що під час координації одна сторона організовує ці відносини, а інша лише виконує умови відносин. Під час взаємодії обидві сторони зобов'язані організовувати відносини, бо небажання одного з учасників припиняє існування цих відносин.

Обґрунтовано доцільність розробки та схвалення постановою Кабінету Міністрів України Порядку здійснення координації діяльності та взаємодії органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якому основну увагу слід приділити напрямкам, формам і методам реалізації спільних заходів, спрямованих на виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму.

Ключові слова: адміністративне правопорушення, адміністративно-правова профілактика, адміністративно-правові заходи, безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна аварійність, дорожньо-транспортна пригода, дорожньо-транспортний травматизм, профілактика правопорушень, учасники дорожнього руху.

В статье, на основе анализа действующего законодательства, имеющихся научных, публицистических и методических источников, сделана попытка выяснить сущность координации субъектов административно-правовой профилактики дорожно-транспортного травматизма и определить оптимальные направления ее усовершенствования на современном этапе реализации национальной транспортной политики.

Установлено, что главная цель координации заключается в содействии согласованности действий компонентов системы профилактики дорожно-транспортного травматизма для более быстрого и наиболее правильного решения задач борьбы с правонарушениями на транспорте с наименьшей затратой сил, средств и материальных ценностей.

Доказано, что координация действий субъектов административно-правовой профилактики дорожно-транспортного травматизма заключается в согласовании действий тактически самостоятельных субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения по разным элементам деятельности при наличии равноправных связей между ними, общей стратегической цели внедряемой деятельности для повышения эффективности противодействия административным деликтам на автомобильном транспорте и снижение уровня дорожно-транспортной аварийности.

Выявлены сущность и содержание терминов «координация», «взаимодействие», «согласование» и указано на их семантическое сходство. Однако эти термины отличаются тем, что при координации одна сторона организует эти отношения, а другая только выполняет условия отношений. При взаимодействии обе стороны обязаны организовывать отношения, потому что нежелание одного из участников прекращает существование этих отношений.

Обоснована целесообразность разработки и одобрения постановлением Кабинета Министров Украины Порядка осуществления координации деятельности и взаимодействия органов исполнительной власти и органов местного самоуправления по профилактике дорожно-транспортного травматизма, в котором основное внимание следует уделить направлениям, формам и методам реализации общих мероприятий, направленных на выявление причин и условий совершения административных деликтов на автомобильном транспорте, приводящих к дорожно-транспортному травматизму

Ключевые слова: административное правонарушение, административно-правовая профилактика, административно-правовые меры, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, ДТП, дорожно-транспортный травматизм, профилактика правонарушений, участники дорожного движения.

In the article, based on the analysis of current legislation, available scientific, journalistic and methodological sources, including foreign experience, an attempt is made to clarify the essence of coordination of subjects of administrative and legal prevention of road traffic injuries and identify optimal areas for improvement at the current stage of national transport policy.

It is established that the main purpose of coordination is to promote coordination of actions of components of the system of prevention of road traffic injuries for the fastest and most correct decision of problems of struggle against offenses on transport with the least expense of forces, means and material values.

It is proved that the coordination of actions of subjects of administrative and legal prevention of road traffic injuries consists in coordination of actions of tactically independent subjects of system of maintenance of traffic safety on various elements of activity in the presence of equal communications between them, the general strategic purpose of activity which is implemented. To increase the effectiveness of combating administrative torts in road transport and reduce the level of road accidents.

The essence and meaning of the terms "coordination", "interaction", "coordination" are clarified and their semantic similarity is indicated. However, these terms differ in that during the coordination, one party organizes this relationship, and the other only fulfills the conditions of the relationship. During the interaction, both parties are obliged to organize a relationship, because the reluctance of one of the participants terminates the existence of this relationship.

The expediency of elaboration and approval by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of the Procedure for Coordination of Activities and Interaction of Executive Bodies and Local Self-Government Bodies on Prevention of Road Traffic Injuries is substantiated. Conditions for committing administrative torts on road transport, which lead to road traffic injuries.

Key words: administrative offense, administrative and legal prevention, administrative and legal measures, road safety, traffic accident, traffic accident, traffic injury, crime prevention, road users.

Вступ. Ефективна реалізація завдань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в країні прямо пов'язана з професійним і фаховим здійсненням усіх напрямків публічного адміністрування у цій сфері, що, у свою чергу, зумовлює спеціалізацію як усієї загальнодержавної системи убезпечення дорожнього руху, так і такого важливого його напрямку як адміністративно-правова профілактика дорожньо-транспортного травматизму. Забезпечити його реалізацію у повному обсязі має відповідна система суб'єктів профілактики, характерною особливістю яких є наділення їх владними повноваженнями щодо виявлення та усунення чинників, які впливають на стан дорожньо-транспортної аварійності та рівень протиправної поведінки учасників дорожнього руху, застосування запобіжних адміністративно-правових заходів, притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності за вчинені ними дорожні правопорушення, постійна координація їхньої роботи в межах системи суб'єктів профілактики адміністративних деліктів на транспорті. При цьому обов'язковою ознакою суб'єкта профілактики адміністративних правопорушень є профілактична спрямованість всіх чи частини функцій щодо запобігання адміністративним деліктам.

Водночас стан дорожньо-транспортного травматизму та рівень аварійності на автошляхах країни продовжує залишатись доволі високим. Лише за останні шість років в Україні зареєстровано близько 200 тис. ДТП з постраждалими, у яких загинуло 26,5 тис. та травмовано 209 тис. осіб.

Подолання цих негативних тенденцій вбачається у комплексному застосуванні адміністративно-правових заходів, насамперед профілактичного характеру, відповідними суб'єктами. Важлива роль у підвищенні ефективності реалізації ними профілактичних заходів на автомобільному транспорті належить координації їх дій та організації взаємодії шляхом використання

найбільш прийнятних форм та методів. Водночас цьому питанню як на практиці, так і в теорії приділяється недостатньо уваги, хоча певне підґрунтя перспективності цього напрямку діяльності у сфері убезпечення дорожнього руху вже створено.

Стан наукової розробки проблеми. Розв'язання багатоаспектних питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, передбачає проведення цілеспрямованих наукових досліджень, яких на сьогодні виконано чимало. Варто хоча б згадати наукові праці Д.В. Бєлиха, Д.Д. Бойка, С.І. Будника, Б.Ю. Бурбело, Г. В. Галімішиної, А. В. Гаркуші, В.В. Гаркуші, Г. К. Голубевої, В.А. Головка, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, Д.С. Денисюка, О.С. Дніпрова, М. М. Долгополової, О.В. Домашенка, В. В. Доненка, В.В. Донського, О.В. Дроздова, В. В. Єгупенка, Д.В. Жидкова, В.О. Заросила, Ю.С. Коллера, В.М. Лозового, Д.В. Мамчура, Ю.І. Марценишина, О.Л. Міленіна, М. А. Микитюка, Р.І. Михайлова, В.Ф. Муцко, І.В. Новосардової, П.І. Пархоменка, А. М. Подоляки, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, А.О. Собакаря, Л.І. Сопільника, В.В. Степаненка, Є.В. Циби, А.В. Червінчука, О.В. Чудновського, О.С. Юніна та інших вчених, які досліджували проблеми убезпечення дорожнього руху засобами адміністративного права. Однак, необхідно констатувати, що питання профілактики правопорушень на транспорті найбільшою мірою досліджені в межах кримінально-правових наук, у той час як профілактику порушень правил, норм і стандартів у сфері дорожньої безпеки вивчено недостатньо. Дисертаційні дослідження В.В. Новікова «Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху України» (Київ, 1996 р.), А.В. Мілашевича «Проблеми профілактики адміністративних правопорушень на транспорті» (Ірпінь, 2001 р.), М.Ю. Веселова «Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні» (Київ, 2009 р.), О.В. Дудника «Діяльність Державної автомобільної інспекції у запобіганні і протидії дитячому дорожньо-транспортному травматизму» (Київ, 2014 р.), Н.В. Давидової «Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні» (Дніпро, 2019 р.), В.В. Приходька «Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні» (Київ, 2020 р.) є скоріш виключенням з правил. Останні мають важливе теоретико-прикладне значення для розвитку науки адміністративного права, однак проблему підвищення ефективності координації суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в цілому не вирішують.

Мета статті полягає у з'ясуванні на основі аналізу чинного законодавства, наявних наукових, публіцистичних та методичних джерел, у тому числі зарубіжного досвіду, сутності координації суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму та визначенні оптимальних напрямів її удосконалення на сучасному етапі реалізації національної транспортної політики.

Виклад основного матеріалу. Провідна роль у здійсненні адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму належить суб'єктам державної влади, які володіють широкими адміністративними повноваженнями, потужним арсеналом сил і засобів, «монополією» на застосування заходів примусу. Разом з тим, слушно каже Т.О. Гуржій, не слід недооцінювати місію місцевого самоврядування, недержавних соціальних інститутів, громадськості, заінтересованих приватних структур. Навпаки, їх участь в реалізації охоронних (зокрема, профілактичних) функцій адміністративного права потрібно всіляко стимулювати й заохочувати, адже кожного з них закон наділяє важливими повноваженнями щодо усунення причин і передумов дорожньо-транспортної аварійності [1].

Навіть поверховий аналіз інституціональної складової організаційно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні свідчить про те, що систему відповідних суб'єктів у даному напрямі профілактики складають органи загальної (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України), міжгалузевої (Міністерство інфраструктури України, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, Державна служба з надзвичайних ситуацій України, Укрінфрапроект), спеціально-галузевої (Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство освіти і науки України, Укравтодор), консультативно-дорадчої (Координаційна рада з безпеки дорожнього руху), громадсько-самоврядної (органи місцевого самоврядування, Всеукраїнська спілка автомобілістів, Український автомобільний альянс, Українська рада автомобілістів, Дорожній контроль, Юні інспектори руху, Асоціація безпеки дорожнього руху, Товариство учасників руху) та спеціально-функціональної (Національна поліція України, Укртрансбезпека) профілактичної компетенції. Кожний з них покликаний реалізовувати власні заходи убезпечення дорожнього руху, покладаючись на функції та повноваження, визначені чинним «дорожнім» законодавством.

Надзвичайно важливим у питаннях запобігання та протидії дорожньо-транспортному травматизму в країні є діяльність окреслених вище суб'єктів профілактики, яка стає ще більш ефективною через застосування заходів координації їх дій, узгодження компонентів досягнення поставлених цілей та завдань. Координація обумовлена складністю та різносторонністю процесу профілактики дорожньо-транспортного травматизму, непідпорядкованістю переважно суб'єктів профілактичної діяльності, самостійністю в обранні тактики дій, котра в кінцевому підсумку скерована єдиною стратегічною метою – забезпечення безпеки дорожнього руху.

Головна мета координації полягає у сприянні узгодженості дій компонентів системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму для скорішого та найбільш правильного розв'язання завдань боротьби із правопорушеннями на транспорті з найменшою затратою сил, засобів та матеріальних цінностей.

Сам термін «координація» у правничій науковій літературі часто замінюють терміном «узгодження», який в українській мові означає «надання відповідності до чого-небудь, єдності з чим-небудь, погодження, координація» [2, с. 259]. Водночас аналіз чинного законодавства та практики його реалізації перекоонує в тому, що термін «узгодження» використовується переважно тоді, коли йдеться про узгодження спільних дій правоохоронних органів. З іншого боку термін «координація», як вже усталено в науковій літературі, охоплює не лише боротьбу з корупцією, злочинністю та іншими проявами протиправної злочинної поведінки незалежно від форм та видів, які впроваджують різні державні органи і громадські установи. Тому термін «координація» за змістом схожий з терміном «взаємодія», який в українській мові означає спільні дії, взаємний зв'язок між предметами у дії, а також погоджена дія між ними [2, с. 623-624].

Окремі вчені застосовують лише термін «координація» і не вживають термін «взаємодія» [3, с. 112], інші навпаки вважають, що координацію слід розглядати як діяльність щодо організації взаємодії, а в саме поняття координації входить поняття взаємодії [4, с. 142].

Водночас на думку В.Б. Авер'янова, «координацією є взаємодія сторін, коли вони є рівноправними учасниками відносин», тобто визначається одне поняття через інше [5, с. 87]. Майже подібною є позиція А.В. Загорного, який розглядає координацію як управлінську діяльність щодо забезпечення взаємодії, а взаємодію як саму діяльність, узгоджену в результаті координації за метою, місцем, часом застосування сил та засобів для досягнення поставлених завдань [6, с. 12]. Іншими словами, на його думку, взаємодію можна розглядати як процес, а координацію – його організацію.

Разом з тим, слушно все ж таки є думка О.М. Бандурки, який вважає, що координація не може бути без взаємодії, без погоджених спільних дій, які потребують уточнення, зміни, доповнення чи додаткової погодженості [7, с. 472].

На нашу думку, ці терміни розрізняються тим, що під час координації одна сторона організовує ці відносини, а інша лише виконує умови відносин. Під час взаємодії обидві сторони зобов'язані організовувати відносини, бо небажання одного з учасників припиняє існування цих відносин. У кожному конкретному випадку одна чи друга сторона відносин бере на себе функцію організації відносин. Під час координації перша сторона – організатор, виступає як керуючий компонент системи, тобто є суб'єктом управління, а інша сторона – керованим компонентом, тобто об'єктом управління, якому немає потреби нести організаторський тягар.

Крім цього, координацію слід відрізнити від субординації, адже остання передбачає вертикальні відносини підпорядкованості, які мають місце в процесі управління єдиним об'єктом, коли на суб'єкт управління покладають функції розпорядливості, а на об'єкт – виконання приписів. Вищі органи управління визначають зміст та спрямованість діяльності підпорядкованих суб'єктів для досягнення єдиної мети [8, с. 205].

Відтак, координація дій суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму полягає в узгодженні дій тактично самостійних суб'єктів системи забезпечення безпеки дорожнього руху за різними елементами діяльності при наявності рівноправних зв'язків між ними, спільної стратегічної мети діяльності, яка впроваджується для підвищення ефективності протидії адміністративним деліктам на автомобільному транспорті та зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності.

Приклади координації дій уповноважених законодавством суб'єктів мають місце й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, наприклад, навесні 2006 року при Кабінеті Міністрів України була створена Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху. За задумом, названий орган мав забезпечити координацію діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, розроблення та реалізацію з

цією метою відповідних правових, організаційних та економічних заходів. Проте, через численні бюрократичні зволікання, брак матеріального забезпечення та відсутність політичної волі цей важливий організаційний захід спіткала доля низки інших подібних починань: за роки свого існування Координаційна рада спромоглася провести тільки три засідання.

Наступним кроком реанімації роботи координаційних рад стало утворення відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2018 р. № 153 Координаційної ради з безпеки дорожнього руху шляхом затвердження її нового складу та відповідного положення. Згідно останнього Координаційна рада з безпеки дорожнього руху є тимчасовим консультативно-дорадчим органом Кабінету Міністрів України, утвореним з метою реформування системи безпеки дорожнього руху, основними завданнями якої є:

- 1) забезпечення координації дій центральних органів виконавчої влади з вирішення проблемних питань, пов'язаних з реформуванням системи безпеки дорожнього руху;
- 2) підготовка пропозицій щодо:
 - формування і реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки руху на автомобільних дорогах і залізничних переїздах;
 - визначення шляхів, механізмів та способів вирішення проблемних питань, що виникають під час реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
 - підвищення ефективності діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади у сфері безпеки дорожнього руху;
 - створення системи постійного моніторингу застосування актів законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою виявлення та скасування норм, що сприяють корупційним діям;
 - сприяння у забезпеченні урахування громадської думки під час підготовки та організації виконання актів Кабінету Міністрів України з питань безпеки дорожнього руху;
 - удосконалення нормативно-правової бази з питань реформування державної системи безпеки дорожнього руху [10].

До складу Координаційної ради з безпеки дорожнього руху увійшли Прем'єр-міністр України, Віце-прем'єр-міністр України, Державний секретар МВС, Голова підкомітету з питань безпеки автодорожнього руху Комітету Верховної Ради України з питань транспорту, Перший заступник Глави Адміністрації Президента України, Міністр інфраструктури, Перший заступник Міністра регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, Державний секретар Кабінету Міністрів України, Заступник Міністра інфраструктури, Заступник Міністра охорони здоров'я, Заступник Міністра освіти і науки, Заступник Міністра економічного розвитку і торгівлі, Голова Укртрансбезпеки, Голова Укравтодору, Голова Укрінфрапроекту, Перший заступник Голови ДСНС, Заступник Голови Національної поліції - керівник патрульної поліції, Заступник директора департаменту формування політики щодо підконтрольних Міністрові органів влади та моніторингу – начальник управління моніторингу МВС, Начальник управління взаємодії з Національною поліцією МВС, Начальник департаменту патрульної поліції Національної поліції, Заступник начальника департаменту забезпечення діяльності Голови Національної поліції, Помічник Голови Національної поліції, Начальник Головного сервісного центру МВС, Народні депутати України (за згодою), Представники громадських організацій (за згодою), Представник Асоціації міст України (за згодою) [11].

Попри серйозні сподівання на новостворену координаційну раду з безпеки дорожнього руху із запобігання та протидії дорожньо-транспортному травматизму на автошляхах країни, допоки результати її роботи залишають бажати кращого. Навіть те, що серед повноважень координаційної ради законодавцем визначено проведення аналізу стану справ та причин виникнення проблем у процесі реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, заходам профілактики дорожньо-транспортного травматизму за останні роки приділялося замало уваги, особливо під час її відповідних засідань. Свідченням тому є відсутність стратегічних орієнтирів та відповідного бачення керівних органів держави щодо організації адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму.

Слід сказати, що відповідні координаційні структури з питань БДР утворені в регіонах та на рівні органів місцевого самоврядування, прикладом чого можуть бути розпорядження голови Волинської обласної державної адміністрації від 4 вересня 2006 року № 306 «Про обласну Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху»; рішення Київської міської ради від 15 липня 2004 року №458/1868 «Про створення Центру організації дорожнього руху при виконавчому органі Київради (КМДА)» [12; 13] та багато інших координаційних рад.

Водночас, навіть утворення у 2018 році Координаційної ради з безпеки дорожнього руху ще не переконує в наявності в країні ефективної системи координації та взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, адже й досі немає єдиного державного органу, який би координував діяльність у сфері безпеки дорожнього руху різних міністерств і відомств, органів місцевого самоврядування, наукових установ та громадських організацій тощо.

Висновок. Таким чином, з огляду на викладене, слід акцентувати увагу на необхідності удосконалення та нормативного упорядкування організації координації та взаємодії суб'єктів адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Україні на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях. Відтак доцільною є розробка та схвалення постановою Кабінету Міністрів України Порядку здійснення координації діяльності та взаємодії органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування з питань профілактики дорожньо-транспортного травматизму, в якому основну увагу слід приділити напрямам, формам і методам реалізації спільних заходів, спрямованих на виявлення причин та умов вчинення адміністративних деліктів на автомобільному транспорті, які призводять до дорожньо-транспортного травматизму, для мінімізації або нейтралізації впливу діянь, що породжують такого роду правопорушення, пошуку шляхів, засобів ефективного впливу на потенційні чинники, які детермінують дорожньо-транспортну аварійність.

Список використаних джерел:

1. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху : теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.
2. Новий тлумачний словник української мови [Текст] : 42 000 слів: У 4 т. : для студ. вищих та серед. навч. закл. / уклад. В. Яременко, О. Сліпущко. К. : Аконіт, 1998. (Нові словники). Т. 1 : А–Є. [Б. м.] : [б.в.], 1998. 910 с.
3. Державне управління: теорія і практика / В. Б. Авер'янов, В. В. Цветков, В. М. Шаповал, С. П. Кисіль, Л. Т. Кривенко; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького. К. : Юрінком Інтер, 1998. 431 с.
4. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. М. : Мегатрон XXI, 2000, 334 с., 2-е изд.
5. Авер'янов В.Б. Державне управління у змісті предмета адміністративного права. *Вісник академії правових наук України*. 2005. № 2/37. С. 87-88.
6. Загорный А. В. Координация деятельности органов внутренних дел с другими государственными органами и общественными организациями в предупреждении правонарушений и укреплении общественного порядка : учебное пособие. М.: Академия МВД СССР, 1981. 67 с.
7. Бандурка О. М. Теорія і практика управління органами внутрішніх справ України / О. М. Бандурка. Х.: НУВС МВС. України, 2004. 780 с.
8. Козлов Ю. М., Фролов Е. С. Научная организация управления и право. М. : Изд-во МГУ, 1986. 248 с.
9. Про утворення координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 23 березня 2006 року № 388. *Офіційний вісник України*. 2006. № 13. Ст. 893.
10. Про утворення Координаційної ради з безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2018 р. № 153 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2018-%D0%BF#Text>.
11. Про утворення Координаційної ради з безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2018 р. № 153. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2018-%D0%BF#Text>.
12. Розпорядження голови Волинської обласної державної адміністрації від 4 вересня 2006 року № 306 «Про обласну Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху». URL : <http://www.voladm.gov.ua/npa/2006/305.zip>.
13. Рішення Київської міської ради від 15 липня 2004 року № 458/1868 «Про створення Центру організації дорожнього руху при виконавчому органі Київради (Київська міська державна адміністрація). *Офіційний портал київської міської влади*. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/0B0FA47634AC5EDEC22573C00052A933?OpenDocument.