

## СИСТЕМА СУБ'ЄКТІВ ПРОТИДІЇ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЇХ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ

**МУЗИЧУК Олександр Миколайович - доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України, декан факультету №1 Харківського національного університету внутрішніх справ**

**ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-8367-2504>**

**УДК 342.95**

**DOI 10.32782/LAW.UA.2022.1.33**

У статті наголошено, що найдрібніші проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в своїй сукупності, стихійності та неконтрольованості можуть призвести до смертельних дорожньо-транспортних пригод, а також деструктивно впливати на широке коло суспільних відносин у сфері політики, економіки, соціального забезпечення та навіть національної безпеки.

Водночас задля більш глибокого розуміння кола суб'єктів протидії проступкам у сфері безпеки дорожнього руху необхідно при осмисленні феномену безпеки дорожнього руху відштовхуватися від цілого комплексу факторів, які на неї впливають.

Зазначено, що адміністративний проступок у межах даного дослідження постає як об'єкт цілеспрямованого впливу системи суб'єктів протидії на рівні загальної організації протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правоохоронної діяльності, запобігання проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Осмислено адміністративно-правовий статус суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у всій сукупності підрозділів, що входять до їх складу. Окремі з таких відділів (секторів, управлінь) на рівні розгляду взаємозв'язків між ними можуть виявитися неефективними або такими, що декларують виконання певних завдань і функцій, але по суті «приписують» собі результати роботи інших підрозділів. Саме тому сформовано розуміння протидії як системи, яка, окрім визначення завдань кожного окремого суб'єкта,

передбачає також вертикальні та горизонтальні взаємозв'язки, а також певну програму протидії: визначення сутності техніки, тактики, методики на рівні кожної окремої дії окремого суб'єкта в ході протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

У рамках дослідження було також окремо розглянуто систему суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху серед персоналу органів державної влади. Адже саме на цьому рівні можливо проаналізувати діяльність такого ключового суб'єкта, як керівника органу державної влади. І в цьому контексті важливими є ініціативи персоналу органу державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та активний діалог з керівництвом.

Ключові слова: система, суб'єкти протидії, адміністративні проступки, правопорушення, безпека, дорожній рух, адміністративно-правовий статус.

### Постановка проблеми

Загальновідомо, що найдрібніші проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в своїй сукупності, стихійності та неконтрольованості можуть призвести до смертельних дорожньо-транспортних пригод, а також деструктивно впливати на широке коло суспільних відносин у сфері політики, економіки, соціального забезпечення та навіть національної безпеки. Нідерландські науковці С. Goldenbeld, М. Reurings, Y. VanNorden, Н. Stipdonk зазначають, що кількість дорожньо-транспортних пригод

збільшується швидше, ніж лінійно, з кількістю дрібних порушень правил дорожнього руху. Дослідники фіксують значне збільшення частоти дорожньо-транспортних пригод в умовах зростання кількості фактів порушення швидкості транспортними засобами, що позиціонує транспортні засоби як особливу групу зі значно підвищеною небезпекою, особливо у випадку попередніх незначних проступків [1, с. 586]. Водночас дослідження й інших зарубіжних авторів дозволяють простежити зв'язок між частотою порушень правил дорожнього руху на рівні адміністративних проступків та кількістю дорожньо-транспортних пригод, що свідчить про позитивний зв'язок між правопорушеннями та аваріями, а також сильніший зв'язок між серйозними правопорушеннями [2; 3; 4; 5].

#### **Стан дослідження теми**

У вітчизняній адміністративно-правовій доктрині окремим проблемам, пов'язаним із функціонуванням системи суб'єктів протидії адміністративній делікатності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху присвячували свої дослідження вчених В. Авер'янов, О. Бандурка, Т. Блудова, Л. Веселова, В. Головка, Н. Гришина, В. Горкава, В. Грошевий, С. Гусаров, О. Джафарова, М. Долгополова, Д. Козар, Т. Коломоець, Ю. Коллер, О. Кравчук, М. Лазаренко, О. Музичук, О. Небрат, В. Новіков, С. Шатрава, Т. Шумейко та інші дослідники. Проте в сучасних умовах перед суспільством постають принципово нові фактори, які впливають на безпеку дорожнього руху, що актуалізує необхідність проведення подальших досліджень у даному напрямку.

#### **Мета і завдання дослідження**

Мета статті полягає в тому, щоб сформувати комплексне уявлення про систему суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та особливості їх адміністративно-правового статусу. Для досягнення вказаної мети необхідно вирішити такі завдання: розкрити сутність феномену безпеки, факторів, які на неї впливають, осмислити поняття адміністративного проступку, суб'єкту протидії

злочинності та відповідної системи суб'єктів, у тому числі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху серед персоналу органів державної влади.

**Наукова новизна дослідження** полягає в тому, що в ньому сформоване авторське міждисциплінарне бачення системи факторів, які впливають на безпеку дорожнього руху, а також суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

#### **Виклад основного матеріалу**

Фундаментальною і базовою категорією у нашому дослідженні виступає безпека. У найзагальнішому розумінні поняття «безпека» зводиться до неприпустимого ризику, пов'язаного із можливістю заподіяння будь-якої шкоди для життя, здоров'я та майна громадян, а також для навколишнього природного середовища; як комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, що призначені для запобігання такій шкоді [6, с. 40].

Щодо безпеки дорожнього руху, то О. Кузьменко, М. Плугатир та І. Пастух визначають останню як стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей і вантажів гужовим та механічними транспортними засобами, а також без транспортних засобів дорогами, що регламентовано спеціальними правовими нормами, урегульовано спеціальними технічними засобами та державними органами [7, с. 353].

М. Лазаренко дещо глибше та міждисциплінарно підходить до сутності досліджуваної категорії, зазначаючи, що безпека дорожнього руху становить собою багатогранне соціальне явище, яке об'єднує в собі низку складових, а саме – соціальну, нормативно-правову, інституційну, технічну, економічну, деліктну та наукову. Тож безпека дорожнього руху, таким чином, забезпечується цілісністю та єдністю усіх цих складових [8, с. 30].

Водночас задля більш глибокого розуміння кола суб'єктів протидії проступкам у сфері безпеки дорожнього руху необхідно, на наше глибоке переконання, при осмис-

ленні феномену безпеки дорожнього руху відштовхуватися від цілого комплексу факторів, які на неї впливають.

Т. О. Nævestad, R. O. Phillips, B. Elvebakk зазначають, що фактори нещасного випадку в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це фактори, що сприяють виникненню дорожньо-транспортної пригоди, а фактори травми – фактори, що сприяють тяжким наслідкам дорожньо-транспортної пригоди. Фактори ризику також поділяються на фактори, пов'язані з водієм, транспортним засобом, дорогою та дорожнім середовищем. При цьому водій виступає основним фактором ризику [9].

Так, аналізуючи групу факторів, пов'язаних із водієм, згадані нами науковці в ході іншого свого дослідження виявили, що водії, які спровокували дорожньо-транспортну пригоду, більшою мірою перебували в стані поспіху/стресу, втомилися або зазнали іншого виду зовнішнього впливу (наприклад, ліки або хвороба). Це може свідчити про те, що стрес є ключовим фактором ризику смертельних аварій, спровокованих водіями на роботі [10].

Як окремих факторів світоглядного характеру Т. О. Nævestad визначає також організаційну культуру безпеки як спільний спосіб мислення чи дій, пов'язаний із безпекою, який відтворюється шляхом спільних перемовин людей у соціальних умовах [11]. S. J. Cox та T. Cox визначають культуру безпеки як «продукт індивідуальних і групових цінностей, установок, уявлень, компетенцій і моделей поведінки, які визначають прихильність, а також стиль і майстерність управління охороною праці в організації, що характеризується комунікаціями, заснованими на взаємній довірі, спільному уявленні про важливість безпеки та впевненості в ефективності профілактичних заходів» [12]. Т. О. Nævestad, R. O. Phillips, B. Elvebakk також виокремлюють елементи такої культури безпеки в сфері безпеки дорожнього руху: культура звітності, культура навчання, комунікація про безпеку [9].

Окремих факторів безпеки дорожнього руху постає у світлі досліджень L. Mooren, R. Grzebieta та ін., які зазначають, що без-

пека – це навчання, тісно пов'язане з результатами безпеки, зниженням ризиків дорожньо-транспортних пригод у ході навчання водіїв та групових обговорень [13].

Ще одним ключовим фактором є відкрите спілкування з питань безпеки. Комунікація керівників щодо безпеки та повідомлення співробітників про інциденти та проблеми безпеки є ключовими у середовищі, де водії постійно розмірковують над власним досвідом [14; 15].

До числа операційних та управлінських факторів, які пов'язані зі зниженням ризику дорожньо-транспортних пригод і травм на підприємствах, L. Mooren, R. Grzebieta, A. Williamson, J. Olivier, R. Friswell включають навчання з техніки безпеки, чіткі обов'язки керівництва, розклад або планування поїздок, стимули у сфері дотримання правил безпеки, аналіз ризиків/коригувальні дії, транспортні технології, набір і утримання персоналу, системи оплати праці та винагороди, зв'язок/підтримка, ставлення працівників тощо [16].

Розуміючи феномен безпеки в запропонованій сукупності факторів, які на неї впливають, з'ясуємо сутність проступку як породженого даними факторами акту людської поведінки, який у вітчизняному законодавстві у сфері регулювання безпеки дорожнього руху зводиться переважно до адміністративного проступку.

Ст. 9 Кодексу України про адміністративні правопорушення закріплює визначення адміністративного правопорушення (проступку) як протиправної, винної (умисної або необережної) дії чи бездіяльності, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність) [17].

Як бачимо, законодавець по суті визначає категорії «проступок» та «правопорушення» як тотожні та рівнозначні. Проте ми схилиємося до доцільності підходу А. Т. Комзюка, який зазначає, що адміністративним правопорушенням слід вважати будь-яке порушення норм адміністративного права, тоді як адміністративним проступком є протиправне вчинення діянь, за які

законодавством передбачено накладення адміністративного стягнення [18, с. 13].

Ми ж будемо розглядати адміністративний проступок як об'єкт цілеспрямованого впливу системи суб'єктів протидії на рівні загальної організації протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правоохоронної діяльності, запобігання проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Під суб'єктом протидії злочинності О. М. Литвинов розуміє будь-яке системне утворення, що існує в межах єдиної системи протидії злочинності та реалізовує в цій сфері одне з завдань: визначення провідних напрямків, завдань, форм і методів діяльності, здійснення інформаційно-аналітичного забезпечення, виявлення криміногенних факторів і реалізація заходів із протидії злочинності [19, с. 165].

Окремі дослідники, зокрема і О. М. Литвинов та Є. О. Гладкова, під суб'єктом протидії злочинності розуміють корпоративне утворення, організацію галузевого масштабу. Таке визначення корпорації може бути застосовано до окремого суб'єкта в тому плані, що вони самі є об'єднанням первинних ділових організацій: департаментів, управлінь, служб і безлічі допоміжних підрозділів. Правоохоронні корпорації не лише розвивають унікальні напрямки протидії злочинності, а й виходять у цій діяльності далеко за межі своїх функцій, розвиваючи власну мережеву структуру з гнучкими лінійними зв'язками [20, с. 93].

Дана позиція науковців є принципово важливою у ході осмислення адміністративно-правового статусу суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, адже закладає розуміння останніх у всій сукупності підрозділів, що входять до їх складу. Окремі з таких відділів (секторів, управлінь) на рівні розгляду взаємозв'язків між ними можуть виявитися неефективними або такими, що декларують виконання певних завдань і функцій, але по суті «приписують» собі результати роботи інших підрозділів. Саме тому ми підтримуємо розуміння протидії як системи, яка, окрім визначення завдань кожного окремого суб'єкта, передбачає також вертикальні та

горизонтальні взаємозв'язки, а також певну програму протидії: визначення сутності техніки, тактики, методики на рівні кожної окремої дії окремого суб'єкта в ході протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

У ході осмислення системи суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна згадати окреслену І. І. Солонецьким систему державних та недержавних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. До недержавних суб'єктів дослідник відносить органи місцевого самоврядування, недержавні підприємства, установи, організації, об'єднання громадян та громадян [21, с. 114]. Серед державних суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні науковець виділяє Верховну Раду України, яка визначає основні напрямки державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, встановлює законодавчі основи її реалізації; Кабінет Міністрів України, що здійснює загальнодержавне регулювання діяльності у сфері дорожнього руху відповідно до своїх повноважень; низку центральних органів виконавчої влади, що мають відповідні публічно-владні повноваження з протидії проступкам у сфері безпеки дорожнього руху, місцеві державні адміністрації, їх управління та відділи; суди загальної юрисдикції; державні установи і підприємства [21, с. 118].

На інституційному рівні в межах держави можна виділити такі суб'єкти протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, як Міністерство внутрішніх справ України, яке відповідно до покладених на нього завдань розробляє проекти державних програм з безпеки дорожнього руху [22]; Міністерство інфраструктури України, яке затверджує порядок ведення обліку та проведення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод (як ми вже попередньо з'ясували на початку дослідження, в основі таких дорожньо-транспортних пригод часто лежать саме проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) [23]; Державна служба України з безпеки на транспорті, яка проводить технічне розслідування та аналіз

причин дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій, подій на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті, веде облік таких катастроф, аварій, пригод, подій, розробляє профілактичні заходи щодо запобігання їх виникненню і контролює проведення цих заходів [24]; Державне агентство автомобільних доріг України відповідальне серед іншого за розробку і здійснення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм та законодавства, проводить аналіз стану їх здійснення [25].

Водночас у рамках нашого дослідження ми також окремо розглянемо систему суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху серед персоналу органів державної влади. Адже саме на цьому рівні можливо проаналізувати діяльність такого ключового суб'єкта, як керівника органу державної влади.

У цьому контексті А. І. Glendon та Е. Ф. McKenna стверджують, що ефективне управління безпекою включає як функціональний (включає управлінський контроль, моніторинг, виконавчі та комунікаційні підсистеми), так і людський компонент (включає лідерство, політичну підсистему та підсистеми культури безпеки). Науковці зауважують, що роль керівництва та залучення всіх працівників як важливих ключових гравців у культурі безпеки та здоров'я є важливими для культивування позитивних переконань, практики, норм і ставлення серед усіх працівників організації [26].

Водночас варто навести і позицію малайзійських науковців Muhammad Hasnogi, Mohd Saidin Misnan, Pias Said, Mustafa Klufallah, які акцентують увагу на тому, що співпраця між роботодавцем, працівником і лікарями з охорони праці є актуальною для досягнення позитивної культури безпеки та високих показників безпеки на підприємстві [27]. Ми переконані, що така співпраця (взаємодія) є важливою також і на рівні окремого органу державної влади.

Н. Lu та Н. Chen, аналізуючи роль персоналу та керівника, наголошують, що не варто покладатися виключно на перспективи менеджменту при розробці та впровадженні структур і процесів організації. Натомість

процес має бути пронизаний спілкуванням і співпрацею, розширенням повноважень і розподілом обов'язків, а також активною участю працівників на різних рівнях [28]. І в цьому контексті важливими є ініціативи персоналу органу державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та активний діалог з керівництвом.

### **Висновки**

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що найдрібніші проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в своїй сукупності, стихійності та неконтрольованості можуть призвести до смертельних дорожньо-транспортних пригод, а також деструктивно впливати на широке коло суспільних відносин у сфері політики, економіки, соціального забезпечення та навіть національної безпеки.

Водночас задля більш глибокого розуміння кола суб'єктів протидії проступкам у сфері безпеки дорожнього руху необхідно при осмисленні феномену безпеки дорожнього руху відштовхуватися від цілого комплексу факторів, які на неї впливають.

Адміністративний проступок у межах даного дослідження постає як об'єкт цілеспрямованого впливу системи суб'єктів протидії на рівні загальної організації протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правоохоронної діяльності, запобігання проступків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ми осмислюємо адміністративно-правовий статус суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у всій сукупності підрозділів, що входять до їх складу. Окремі з таких відділів (секторів, управлінь) на рівні розгляду взаємозв'язків між ними можуть виявитися неефективними або такими, що декларують виконання певних завдань і функцій, але по суті «приписують» собі результати роботи інших підрозділів. Саме тому ми підтримуємо розуміння протидії як системи, яка, окрім визначення завдань кожного окремого суб'єкта, передбачає також вертикальні та горизонтальні взаємозв'язки, а також певну програму протидії: визначення сутності техніки, тактики, методики на рівні кожної

окремої дії окремого суб'єкта в ході протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

У рамках нашого дослідження було також окремо розглянуто систему суб'єктів протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху серед персоналу органів державної влади. Адже саме на цьому рівні можливо проаналізувати діяльність такого ключового суб'єкта, як керівника органу державної влади.

### **Література**

1. Goldenbeld C., Reurings M., Van Norden Y., Stipdonk H. Crash Involvement of Motor Vehicles in Relationship to the Number and Severity of Traffic Offenses. An Exploratory Analysis of Dutch Traffic Offenses and Crash Data. *Traffic Injury Prevention*. 2013. № 14 (6). P. 584-591.
2. Chen W, Cooper P, Pinili M. Driver accident risk in relation to the penalty point system in British Columbia. *Journal of Safety Research*. 1995. № 26. P. 9-18.
3. Cooper PJ. The relationship between speed and behaviour (as measured by violation convictions) and crash involvement. *Journal of Safety Research*. 1997. № 28. P. 83-95.
4. Zaidel D. Non-compliance and accidents. Working Paper 3 of the ESCAPE project. Finland: VTT. 2001.
5. Gebers MA., Peck RC. Using traffic conviction correlates to identify high accident-risk drivers. *Accident analysis and prevention*. 2003. № 35. P. 903-912.
6. Популярна юридична енциклопедія / кол. авт.: В. К. Гіжевський, В. В. Головченко, В. С. Ковальський (кер.) та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2003. 528 с.
7. Кузьменко О. В., Плугатир М. В., Пастух І. Д. Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення: навчальний посібник / за ред. О. В. Кульменка. Київ: Центр учбової літератури, 2016. 388 с.
8. Лазаренко М. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2018. 235 с.
9. Nævestad T., Elvebakk B., Phillips R. The safety ladder: developing an evidence-based safety management strategy for small road transport companies. *Transport Reviews*. 2018. № 38 (3). P. 372-393.
10. Nævestad T. O., Phillips R. O., Elvebakk B. Traffic accidents triggered by drivers at work. A survey and analysis of contributing factors. *Transportation Research*. 2015. № 34. P. 94-107.
11. Nævestad T. O. Culture, crises and campaigns: Examining the role of safety culture in the management of hazards in a high risk industry (PhD thesis). Oslo: University of Oslo, 2010.
12. Cox S.J., Cox T. The Structure of Employee Attitudes to Safety: A European Example. *Work and Stress*. 1991. № 5 (2). P. 93-106.
13. Mooren L., Grzebieta R., Williamson A., Olivier J., Friswell R. Safety management for heavy vehicle transport: A review of the literature. *Safety Science*. 2014. № 62. P. 79-89.
14. Pidgeon N., O'Leary M. Man-made disasters: Why technology and organizations (sometimes) fail. *Safety Science*. 2000. № 34 (1-3). P. 15-30.
15. Reason J. Managing the risk of organizational accidents. London: Ashgate, 1997. 272 p.
16. Mooren L., Grzebieta R., Williamson A., Olivier J., Friswell R. Safety management for heavy vehicle transport: A review of the literature. *Safety Science*. 2014. Vol. 62. P. 79-89.
17. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
18. Адміністративна відповідальність в Україні: навчальний посібник / за заг. ред. А. Т. Комзюка. 2-е вид., перероб. і допов. Харків: Ун-т внутр. справ, 2001. 99 с.
19. Кримінологія. Академічний курс / кол. авторів; за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ: Кондор, 2018. 588 с.
20. Литвинов О. М., Гладкова Є. О. Суб'єкти протидії злочинності як правоохоронні корпорації. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2019. № 1 (20). С. 90-98.
21. Солонецький І. І. Адміністративно-правові засади протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2020. 254 с.

22. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 878. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-п#Text>.

23. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text>.

24. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п#Text>.

25. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-п#Text>.

26. Glendon A. I., McKenna E. F. Human Safety and Risk Management. London: Chapman & Hall, 1995. 400 p.

27. Muhammad Hasmori, Mohd Saidin Misnan, Ilias Said, Mustafa Klufallah. The Conceptualization and Development of Safety Culture in The Construction Industry. *International Conference on Industrial Engineering and Business Management*. ICIEBM, December 2010. P. 1-7.

28. Lu H., Chen H. Does a people-oriented safety culture strengthen miners' rule-following behavior? The role of mine supplies-miners' needs congruence. *Safety Science*. 2015. № 76. P. 121-132.

#### **THE SYSTEM OF SUBJECTS FOR COMBATING MISDEMEANORS IN THE FIELD OF ENSURING ROAD TRAFFIC SAFETY AND THE PECULIARITIES OF THEIR ADMINISTRATIVE AND LEGAL STATUS**

The article emphasizes that the smallest misdemeanors in the field of road safety, in their totality, spontaneity and uncontrollability, can lead to fatal traffic accidents, as well as has a destructive effect on a wide range of social relations in the field of politics, economy, social security, and even national security.

At the same time, in order to gain a deeper understanding of the range of subjects involved in combating offenses in the field of road safety, it is necessary to consider the phenomenon of road safety based on a whole set of factors that influence it.

It is noted that an administrative misdemeanor within the scope of this study appears as an object of purposeful influence of the system of countermeasures at the level of the general organization of combating misdemeanors in the field of road safety, law enforcement activities, and prevention of misdemeanors in the field of road safety.

The administrative and legal status of the subjects of combating misdemeanors in the field of ensuring road traffic safety in the entire set of subdivisions included in their composition has been elaborated. Some of these departments (sectors, departments) at the level of consideration of the relationships between them may turn out to be ineffective or such that they declare the performance of certain tasks and functions, but in fact «attribute» to themselves the results of the work of other departments. That is why the understanding of countermeasures as a system was formed, which, in addition to defining the tasks of each individual subject, also provides for vertical and horizontal relationships, as well as a certain program of countermeasures: determining the essence of the technique, tactics, and methodology at the level of each individual action of a separate subject in the course of countering misdemeanors in the field of road safety.

Within the framework of the study, the system of subjects for combating misdemeanors in the field of ensuring road traffic safety among the personnel of state authorities was also separately considered. After all, it is at this level that it is possible to analyze the activities of such a key subject as the head of a state authority. And in this context, the initiatives of the staff of the state authority in the field of road safety and active dialogue with the management are important.

**Key words:** system, counteraction subjects, administrative offenses, security, traffic, administrative and legal status.