

## Розділ III. ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ, АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА, АДМІНІСТРАТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ

---

DOI: 10.33766/2786-9156.105.164-175

УДК: [343.9:001.895]:656.13

*Колодяжний М. Г., кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України (м. Харків, Україна)*

**e-mail:** [mkolodyazhny@ukr.net](mailto:mkolodyazhny@ukr.net)

**ORCID iD:** <https://orcid.org/0000-0003-2149-9165>

### ІННОВАЦІЇ У СИСТЕМІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ГЛОБАЛЬНИЙ ТА НАЦІОНАЛЬНИЙ ВИМІРИ<sup>1</sup>

У науковій статті здійснено спробу визначити місце та значення інновацій у різноманітні їх прояву для забезпечення дорожнього руху й зменшення дорожньо-транспортної смертності та травматизму. Визначено сутність та зміст інновацій на підставі теоретичних розробок та чинного законодавства України у цій сфері, окреслено відмінність інновацій від новацій. Наведено нормативно-правову основу інноваційного розвитку, у тому числі у сфері безпеки дорожнього руху на глобальному (міжнародному), регіональному (європейському), національному (зарубіжному) та місцевому рівнях. Обґрунтовано необхідність застосування інновацій для підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на підставі документів стратегічного характеру. Наведено конкретні приклади щодо прийняття інноваційних рішень та застосування продуктів та заходів інноваційного характеру за усіма складовими багатокomпонентної соціальної системи «учасники дорожнього руху - транспортні засоби - дороги - правове середовище». Надано додаткові аргументи на користь тези щодо можливості та доцільності включення елемента «правове середовище» до зазначеної соціальної системи. Виділено істотні ознаки цієї складової, з огляду на її реалізацію на практиці в діяльності суб'єктів правотворення. На підставі даних, що містяться в результатах дослідження Міжнародного економічного форуму «Глобальний індекс конкурентоспроможності», здійснено пошук кореляційних взаємозалежностей між ступенем інноваційного розвитку окремих держав, у тому числі країн-членів ЄС, та рівнем безпеки дорожнього руху в них. Перелічено найбільш інноваційні країни світу. Здійснено порівняння інноваційного розвитку України з розвиненими країнами світу за кількома параметрами. Намічено напрями подальших наукових розвідок у питанні застосування інновацій у сфері безпеки дорожнього руху.

---

<sup>1</sup> Наукова стаття підготовлена у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

**Ключові слова:** інновація, безпека дорожнього руху, автотранспортні правопорушення, забезпечення дорожнього руху, дорожньо-транспортна смертність і травматизм.

**Постановка проблеми.** Проблема дорожньо-транспортної смертності й травматизму є одним із найактуальніших сучасних глобальних соціальних викликів для людства. Це зумовлюється істотними соціальними наслідками, які настають унаслідок ДТП. Такі наслідки мають демографічний (людський), економічний, соціальний, політичний характер. Проблема смертності та травматизму на дорогах здатна значно послабити економічний потенціал будь-якої держави та створити додаткові перешкоди на шляху її сталого розвитку.

Для України зазначена соціальна проблема є надзвичайно гострою, особливо в період правового режиму воєнного стану. За даними Департаменту патрульної поліції, у 2023 р., порівняно з 2022 р., попри перебування за кордоном щонайменше 6 млн українців у статусі біженців [1, с. 5], збільшилась кількість ДТП із загиблими й травмованими на 26,9 % (23 642 проти 18 628 відповідно), чисельність загиблих учасників дорожнього руху – на 9,4 % (3 053 проти 2 791 відповідно), чисельність травмованих під час ДТП осіб – на 27,5 % (29 502 проти 23 145 відповідно) [2].

«Наріжним» каменем указаної соціальної проблеми на глобальному та національному рівнях можна вважати інновації в усьому різноманітті їх прояву. Інновації здатні значно забезпечити учасників дорожнього руху, тому вони потребують поглибленого наукового осмислення на предмет визначення їх змісту, видів та напрямів впровадження за усіма складовими складної соціальної системи «учасники дорожнього руху - транспортні засоби - дорога - правове середовище».

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Різні питання забезпечення дорожнього руху вивчалися здебільшого крізь призму адміністративно- й кримінально-правового розгляду цієї проблематики такими ученими, як: В. І. Борисов, В. М. Бурдін, М. Ю. Веселов, С. В. Гізімчук, Т. О. Гуржій, Ю. С. Коллер, С. Я. Лихова, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий, О. В. Острогляд, В. І. Приходько, І. І. Риндюк, М. М. Рудик, А. О. Собакар, М. І. Хавронюк та ін. Плідно і послідовно указані та дотичні аспекти досліджують фахівці відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України, а саме: В. С. Багиргарєєва, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, Ю. Б. Данильченко, А. В. Калініна, О. В. Новіков, І. О. Христин, С. С. Шрамко. Водночас у літературі бракує наукових праць, де б під кримінологічним кутом зору, на підставі емпіричного базису, з урахуванням європейського законодавства й сучасної прогресивної практики країн ЄС здійснювалось вивчення інновацій та напрямів їх застосування у специфічній сфері, якою є БДР.

**Формулювання цілей.** Метою статті є вивчення інновацій та напрямів їх застосування на глобальному на національному рівнях у царині БДР, визначення кореляції між інноваційним розвитком держав та рівнем БДР, а також перспектив їх використання в Україні для зменшення смертності й дорожньо-транспортного травматизму.

**Виклад основного матеріалу.** У літературі можна зустріти такі терміни, як «новація», «інновація», «інноваційна діяльність» та ін. Загалом інновація тлумачиться як нововведення, новітня зміна, винахід або як діяльність, спрямована на створення принципово нових, удосконалених чи більш відповідних умовам технологій виробів [3]. Цей термін почав застосовуватись в економічній сфері, а потім поширився на інші галузі. Ще в першій половині ХХ ст. Й. Шумпетер під інновацією, яку він назвав новою комбінацією, розумів іншу якість засобів виробництва. Вона, на думку вченого, досягається як дрібним поліпшенням застарілого устаткування або існуючої організаційної моделі, так й шляхом застосування нових засобів виробництва чи механізмів його організації. Згодом таке визначення стало класичним [4, с. 327]. В економічній літературі інновація також часто інтерпретується як перетворення потенційного науково-технічного прогресу в реальний, що втілюється в нових продуктах і технологіях та характеризується більш високим технологічним рівнем, новими споживчими якостями товару порівняно з попереднім продуктом [5].

Поняття інновації закріплено й у чинному законодавстві. Зокрема, у Законі України «Про інноваційну діяльність» 2002 р. нею називаються новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери [6]. Зважаючи на наукове та правове розуміння, інновації мають низку істотних ознак: розробка і створення нового продукту (виробу, послуги); наявність в останніх якісно вищих показників порівняно з попередніми аналогами; покращення виробничого процесу, певної діяльності, отримання більшого прибутку від їх запровадження.

Інновацію слід відрізнити від низки суміжних, однак нетотожних, наукових категорій і понять. Одним із таких є новація – прояв новизни і початкова етап життєвого циклу інновації. Новація являє собою певне знання, що сформульоване у відповідну ідею, окрему розробку, однак яка ще не має документально й остаточно оформленого виду. Нововведення ж потрібно визначати як оформлений результат науково-технічного рішення, що підготовлене до впровадження з метою подальшого використання. Інновацією є кінцевий результат комерціалізації нововведення з метою отримання певного ефекту [7]. Тобто перелічені поняття тісно пов'язані між собою й умовно уявляють різні стадії розробки й кінцевого застосування інноваційного продукту. Недарма в цьому зв'язку застосовується поняття життєвого циклу інновації. Під ним розуміється період від зародження ідеї аж до зняття продукту з новітніми, однак з часом застарілими, технологіями з виробництва [8].

Розвиток інновацій у сфері БДР та експлуатації транспорту має відповідну нормативно-правову основу фактично на всіх рівнях суспільних відносин. На глобальному (міжнародно-правовому) рівні спрямованість світового співтовариства на розвиток інновацій у всіх їх проявах визначена у Цілях сталого розвитку ООН, розрахованих до 2030 р. Серед 17 основних цілей закріплена також ціль № 9 під назвою «Створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохопній і сталій

індустріалізації та інноваціям». Вона виражається, окрім іншого, у такому: активізації наукових досліджень; нарощування технологічного потенціалу; стимулювання інноваційної діяльності; збільшення кількості працівників у сфері науково-дослідних робіт у розрахунку на один млн осіб, а також витрат на цей напрям діяльності; розширення доступу до інформаційно-комунікаційних технологій і забезпечення загального й недорогого доступу до інтернету тощо [9].

На регіональному (європейському) рівні необхідність розвитку інновацій закріплена в низці документів ЄС. Так, згідно зі Стратегією сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього – 2030, інновації включають цифровізацію та автоматизацію. Вони визнані ключем не лише до безперебійної роботи транспорту, підвищення його ефективності, а й до посилення безпеки дорожнього руху. Крім цього, основними напрямками інноваційної діяльності, наміченими в довгостроковій перспективі в ЄС, вважаються: підвищення використання транспортних засобів з нульовими викидами; реалізація підключеної мультимодальної мобільності; захист даних й кібербезпека учасників дорожнього руху; розширення технологій штучного інтелекту на транспорті; запровадження цифрової інфраструктури, завдяки технології 5G та ін. [10; 11, с. 229-265]

Національний (зарубіжний) та місцевий рівні нормативно-правового забезпечення застосування інноваційних рішень у розглядуваній сфері характеризується закріпленням у стратегіях, програмах і планах окремих держав світу [12], а також аналогічних документах, які приймаються на рівні місцевих громад, заходів щодо автоматизації дорожнього руху й розширення цифрових технологій на транспорті.

Щодо правових засад регламентації необхідності застосування інновацій у сфері БДР в Україні, то вони визначені, окрім іншого, у Стратегії підвищення рівня БДР на період до 2024 р. Зокрема, у цьому документі зазначено, що станом на тепер у нашій державі має місце низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; впровадження сучасних технологій проектування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури [13]. Тобто сама держава загалом та МВС України й Департамент патрульної поліції зокрема активно залучені до розробки цієї Стратегії, визнають важливість багатьох технічних заходів інноваційного характеру для забезпечення дорожнього руху в Україні.

Значення інновацій для сфери БДР важко переоцінити. Його можна конкретизувати, з огляду на окремі елементи соціальної системи «учасники дорожнього руху - транспортні засоби - дороги - правове середовище». Інновації, які стосуються учасників дорожнього руху, можуть виражатись у: розробці нового наукового знання, упровадження новітніх педагогічних методів навчання щодо підвищення правової культури і правосвідомості громадян; удосконаленні підготовки водіїв, спрямованої на забезпечення дорожнього руху; розвиткові якісних нових умінь і більш стійких навичок для різних учасників дорожнього руху, необхідних для їх практичного застосування в перебігу керування транспортом

або користування ним; посиленні через різні оновлені навчальні програми впе-  
вненості учасників дорожнього руху при здійсненні стандартних дій у нестан-  
дартних ситуаціях; підвищенні стресостійкості водіїв у складних умовах дорож-  
ньої обстановки, у тому числі після настання факту ДТП або вчинення автотран-  
спортного правопорушення, та ін.

Інновації транспортних засобів пов'язуються із розробкою та впроваджен-  
ням сучасних технічних рішень при проектуванні та виготовленні автомобіль-  
ного та іншого транспорту, застосуванні новітніх і більш якісних матеріалів та  
сировини, здатних посилити безпечність, покращити комфорт, надійність, еко-  
логічність, мобільність, а також удосконалити дизайн транспортних засобів.

Інновації щодо доріг, характеризуються таким: застосування сучасних но-  
вітніх ідей при будівництві, ремонті та реконструкції дорожньої інфраструк-  
тури, здатних посилити БДР; автоматизація процесу регулювання дорожнього  
руху; впровадження модернових технологічних рішень при експлуатації «розу-  
мних» доріг новими видами електричного, водневого транспорту; застосування  
технічних ноу-хау для моніторингу стану дорожнього покриття та іншої доро-  
жньої інфраструктури в режимі онлайн для їх термінового відновлення тощо.

Якщо проаналізовані складові (учасники дорожнього руху, транспорт, до-  
роги) анонсованої соціальної системи є більш-менш очевидними, то такий її еле-  
мент, як правове середовище, у контексті застосування інновацій у цій системі  
потребує додаткового аргументування. Насправді правовий аспект, з огляду на  
правове регулювання та правову охорону суспільних відносин у сфері БДР, є  
дуже важливим. Саме він покладений в основу державної політики у вказаній  
сфері. У науковій літературі в цілому поділяється думка щодо можливості й  
доцільності розгляду інновацій у контексті удосконалення правової сфери су-  
спільних відносин. На це вказує застосування таких понять і наукових категорій,  
як, наприклад, «система інноваційного права» [14], «правове забезпечення інно-  
ваційного процесу» [15], «правова політика у сфері інновацій» [16] та ін. Тому  
буде цілком справедливим наголошувати на необхідності застосування іннова-  
цій у правовому забезпеченні державної політики України у сфері БДР.

На наявність інноваційного характеру правового забезпечення такої полі-  
тики у сфері, що вивчається, можуть вказувати такі її істотні ознаки:

- а) відповідність сучасним правовим стандартам у цій сфері європейських країн;
- б) регламентація правових норм (на рівні регламентів та директив ЄС) щодо забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту;
- в) несуперечливий характер нових правових норм і приписів чинному за-  
конодавству України в цій сфері;
- г) легка адаптованість таких норм до існуючого національного правового  
середовища;
- д) гнучкість цих норм, з огляду на можливість їх зміни або доповнення від-  
повідно до трансформації суспільних процесів та перманентного удоскона-  
лення системи БДР в Україні;

е) адекватність цих норм, особливо що мають охоронний характер, соціально-економічним реаліям, що мають місце в нашій державі;

е) соціальна справедливість нових норм законодавства України про юридичну відповідальність за порушення правил дорожнього руху в контексті їх гармонізації із національним законодавством окремих країн-членів ЄС.

Необхідність вивчення ступеня інноваційного розвитку окремих країн світу зумовлюється продовженням наукового пошуку кореляційних зв'язків цієї обставини зі станом БДР. Для цього скористаємось Глобальним індексом конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index 4.0), який визначається Міжнародним економічним форумом (2018 р.). Указаний індекс є багатокритеріальним. Він включає 12 різних за характером базових показників, кожний із яких має власні виміри. Для визначення рівня інноваційного розвитку окремих країн світу пропонується врахувати такі індикатори, як:

- інноваційні можливості (кількість та якість офіційних досліджень і розробок; ступінь, до якої середовище країни заохочує співпрацю, взаємодію, творчість, різноманітність; здатність перетворювати ідеї на нові товари й послуги). Визначається в балах: від 0 до 100;

- зростання інноваційних компаній (відповідь на запитання опитування «Наскільки у вашій країні швидко розвиваються нові компанії з інноваційними ідеями?»). Визначається в балах: від 1 до 7;

- витрати на науково-дослідну діяльність (фінансування досліджень і розробок, виражене у відсотках до ВВП);

- користувачі інтернету (відсоток осіб, які користувалися інтернетом незалежно від пристрою та мережі протягом останніх трьох місяців перед дослідженням);

- цифрові навички серед активного населення (відповідь на запитання опитування «Наскільки у вашій країні активне населення володіє достатніми цифровими навичками (наприклад, комп'ютерними, базовим кодуванням, цифровим читанням)?»). Визначається в балах: від 1 до 7 [17].

Для здійснення відповідних узагальнень за кожним із указаних показників було виділено десять найбільш успішних країн. Ті з них, які входили до TOP-10 мінімум тричі, і будуть указані в наступній таблиці. Причому послідовність розміщення цих держав у списку, що пропонується, залежить від їх рейтингу за кожним із п'яти показників Глобального індексу конкурентоспроможності.

Таблиця  
Характеристика стану БДР у найбільш інноваційних країнах світу та в Україні [17]

Країна	Інноваційні можливості	Зростання інновац. компаній	Витрати на науку (% до ВВП)	Користувачі інтернету (% осіб)	Цифрові навички населення	Смертність від ДТП (на 1 млн населення <sup>1</sup> )
Ізраїль	74,0	5,8	4,3	79,7	5,6	38
США	86,5	5,8	2,8	76,2	5,8	109
Швеція	79,8	5,4	3,3	89,7	5,8	20
Швейцарія	82,1	5,2	3,0	89,1	5,7	26
Нідерланди	77,5	5,3	2,0	90,4	5,7	30
Японія	79,3	5,0	3,3	93,2	4,6	34
Республіка Корея	78,2	4,5	4,2	92,8	5,0	64
ФРН	87,5	5,4	2,9	89,6	5,2	33
Велика Британія	79,2	5,2	1,7	94,8	4,9	30
Фінляндія	76,3	4,9	2,9	87,7	5,8	40
<b>Україна</b>	<b>39,0</b>	<b>3,5</b>	<b>0,6</b>	<b>53,0</b>	<b>4,4</b>	<b>85 [20]</b>

Як бачимо, до представленого рейтингу найбільш інноваційних країн потрапили розвинені демократичні та достатньо заможні країни. Указаний список очолює Ізраїль, США і Швеція. Вони демонструють найкращі показники технологічності. Хоча слід визнати, що в указаній таблиці не відображені деякі інші держави світу, оскільки вони демонструють високі показники інноваційного розвитку лише за окремими напрямками. Серед таких: Тайвань, Малайзія, Люксембург, Катар, Австрія, Данія, Сінгапур, Гонконг, Естонія, Бахрейн, Норвегія і Канада.

В усіх зазначених високотехнологічних державах має місце й високий рівень БДР. На це вказує відносний показник смертності в розрахунку на один млн населення. У перелічених країнах указаний індикатор є меншим за середньоєвропейський, який у 2020 р. становив 42 фатальних наслідки від ДТП на один млн осіб. Особливо показовим є те, що до трійки країн із найбільш інноваційним розвитком потрапила Швеція, яка є також лідером за широтою й темпами упровадження стратегії Vision Zero (Мета: Нуль), що покладена в основу досягнення нульової смертності на дорогах ЄС до 2050 р.

<sup>1</sup> Для Ізраїлю, США, Японії, Республіки Корея й Великої Британії дані наведені за 2019 р., для решти країн – за 2020 р. [18; 19].

Виняток в анонсованому списку становлять лише США та Республіка Корея, де зафіксований гірший, порівняно з переліченими країнами, стан БДР. Тобто для цих двох держав обставина у виді інноваційного розвитку має не настільки глибокий, як у решти країн, кореляційний зв'язок зі смертністю на дорогах. Хоча за іншими показниками, на кшталт розвитку дорожньої інфраструктури, США і Республіка Корея перебувають серед світових лідерів.

З огляду на наведені в таблиці дані, можна дійти проміжного висновку, що інновації та технології мають вплив на стан БДР. Низька смертність від аварій на автошляхах у перелічених, особливо восьми із десяти, державах не є випадковістю. Таке становище розглядається як закономірний результат продуманої державної політики цих країн. Вона спрямовується на розвиток інновацій та їх упровадження при виробництві транспортних засобів, проектуванні й будівництві дорожньої інфраструктури та інші супутні елементи складної транспортної галузі.

Щодо України, то вона, на жаль, значно відстає від указаних країн за інноваційним розвитком. У нашої держави всі п'ять показників, які покладені в основу оцінки останнього, є набагато нижчими, порівняно з країнами, що вказуються в наведеній таблиці. Так інвестиції в науку в Україні менші, ніж в Ізраїлі, у понад сім разів (0,6 % ВВП проти 4,3 % ВВП відповідно). Протягом 2022-2024 рр. цей показник в Україні об'єктивно став ще меншим через вагомий асигнування в сектор безпеки й оборони. Є незадовільною ситуація щодо користування громадянами інтернетом: 53 % в Україні проти 94,8 % – у Великій Британії. Звідси стає очевидним істотне відставання нашої країни від представлених технологічних держав також за рівнем БДР.

**Висновки.** Наукове пізнання анонсованої проблематики дає підстави для здійснення низки суджень, що набувають особливої значущості з теоретико-методологічного та практичного боків, зокрема:

1. Інновації виступають невід'ємним атрибутом та незамінним драйвером прогресу сучасного суспільства у XXI ст. Вони є необхідною умовою не лише для сталого соціально-економічного розвитку держав, включаючи Україну, а й здатні перетворитись на своєрідний ключ до розв'язання глобальної соціальної проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму.

2. Застосування інновацій у тому чи іншому виді у сфері БДР нормативно регламентовано на глобальному (міжнародно-правовому), регіональному (загальноєвропейському), національному (зарубіжному) та місцевому рівнях. Інноваційно-технічний аспект нормативно врегульований на стратегічному рівні й у законодавстві України.

3. Інновації мають власний прояв за усіма складовими соціальної системи «учасники дорожнього руху - транспортні засоби - дороги - правове середовище». Отримання Україною у 2022 р. офіційного статусу кандидата на вступ до ЄС лише актуалізує процес розробки і впровадження в нашій державі різноманітних інноваційних рішень та продуктів у сфері транспортної безпеки.



4. Установлено очевидні кореляційні взаємозалежності між ступенем інноваційного розвитку та рівнем БДР в окремих країнах світу. Найбільш інноваційними наразі є Ізраїль, США, Швеція, Швейцарія, Нідерланди, Японія, Республіка Корея, ФРН, Велика Британія, Фінляндія, де паралельно, за окремими виключеннями, зафіксовано незначний показник дорожньо-транспортної смертності.

5. Україна за рівнем інноваційного розвитку значно відстає від провідних технологічно розвинених держав. Ця обставина разом з іншими соціальними чинниками негативно позначається на рівні БДР.

6. При розробці нової Стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні, розрахованої на 2025 та подальші роки необхідно передбачити комплекс інноваційних заходів, здатних зменшити дорожньо-транспортну смертність і травматизм щодо: (1) удосконалення чинного законодавства України шляхом його гармонізації із актами права ЄС у цій сфері; (2) посилення правосвідомості й правової культури всіх категорій учасників дорожнього руху, які перебувають в основі, так званого, людського фактору протиправності у сфері БДР; (3) дозвіл до експлуатації транспортних засобів, що відповідають сучасним стандартам безпеки; (4) застосування новітніх і лише якісних матеріалів й обладнання при будівництві та ремонті доріг.

7. Подальші наукові пошуки в контексті цієї проблематики мають відноситись до класифікації конкретних інновацій у сфері БДР, а також впливу на неї ступеня розвитку мережі сучасних засобів автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху та інших інноваційних рішень щодо управління дорожнім рухом.

#### **Використані джерела:**

1. Біженці з України: хто вони, скільки їх та як їх повернути? Фінальний звіт: Аналітична записка / Д. Михайлишина, М. Самойлюк, М. Томіліна. Київ: Центр економічної стратегії, 2023. 120 с. URL: <https://ces.org.ua/refugees-from-ukraine-ukr-final-report/> (дата звернення: 07.02.2024)

2. Статистика ДІП в Україні за 2023 рік. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

3. Інновація. URL : <http://sum.in.ua/f/innovacija>.

4. Міждисциплінарний словник з менеджменту: навч. посіб. / за ред. Д. М. Черваньова, О. І. Жилінської. Київ: Нічлава, 2011. 624 с.

5. Лавріненко Ю. М. Теоретичні аспекти визначення сутності інновацій. *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. № 2. С. 191-195.

6. Про інноваційну діяльність: Закон України від 4.07.2002 р. № 40-IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text> (дата звернення: 7.02.2024)

7. Карпенко А. В. Порівняльно-морфологічний аналіз сутності базових категорій інноваційної діяльності. *Економіка і організація управління*. 2016. № 2. С. 151-160.

8. Марченко О. І., Сасенко Я. П. Огляд підходів до визначення поняття «інновація». *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Міжнарод. економ. відносини та світове гос-во. 2016. Вип. 10. Ч. 2. С. 17-21.

9. Цілі сталого розвитку. URL : <https://globalcompact.org.ua/pro-nas/tsili-stijkogo-rozvytku/>.

10. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

11. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

12. Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: зб. норм. актів: електрон. вид. / уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 162 с.

13. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

14. Бринцев В. Д. Концепція удосконалення системи інноваційного права. *Право та інновації*. 2020. № 4. С. 38-45. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2020-4\(32\)-6](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2020-4(32)-6).

15. Правове забезпечення ефективності інноваційного процесу в Україні: монографія / С. В. Глібка, О. В. Розгон, Ю. В. Георгієвський та ін.; за ред. С. В. Глібка, О. В. Розгон. Харків: НДІ прав. забезп. інновац. розвитку НАПрН України, 2021. 365 с.

16. Малець М. Р. Правова політика у сфері інновацій та інтелектуальної власності. *Європейські перспективи*. 2020. № 3. С. 54-61. DOI : <https://doi.org/10.32782/EP.2020.3.8>.

17. Global Competitiveness Index 4.0. URL : <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>.

18. Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL : [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf).

19. Road Safety: Annual Report 2020 / International Transport Forum. Paris, 2020. 65 p. URL: [https://read.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2020\\_f3e48023-en#page65](https://read.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2020_f3e48023-en#page65).

20. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52-75. DOI : <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>.

## References:

1. Bizhentsi z Ukrainy: khto vony, skilky yikh ta yak yikh povernuty? Finalnyi zvit: Analitychna zapyska (2023). / D. Mykhailyshyna, M. Samoiluk, M. Tomilina (Eds.). Kyiv: Tsentr ekonomichnoi stratehii. URL: <https://ces.org.ua/refugees-from-ukraine-ukr-final-report/> [in Ukrainian].

2. Statystyka DTP v Ukraini za 2023 rik. (2023) N. p. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>. [in Ukrainian].

3. Innovatsiia. (N. d.) N. p. URL: <http://sum.in.ua/f/innovacija>. [in Ukrainian].

4. Mizhdystyplinaryni slovnyk z menedzhmentu (2011) / D. M. Chervanova, O. I. Zhylynskoï (Ed.). Kyiv: Nichlava. [in Ukrainian].

5. Lavrinenko, Yu. M. (2010). Teoretychni aspekty vyznachennia sutnosti innovatsii. *Visnyk Zaporizkoho natsionalnoho universytetu - Bulletin of Zaporizhzhia National University*, 2, 191-195. [in Ukrainian].

6. Pro innovatsiinu diialnist: Zakon Ukrainy vid 4.07.2002 № 40-IV. (2014). N. p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text> [in Ukrainian].

7. Karpenko, A. V. (2016). Porivnialno-morfologichnyi analiz sutnosti bazovykh katehoriï innovatsiinoi diïalnosti. *Ekonomika i orhanizatsiia upravlinnia - Economics and Organization of Management*, 2, 151-160. [in Ukrainian].

8. Marchenko, O. I., Saienko, Ya. P. (2016) Ohliad pidkhodiv do vyznachennia poniattia «innovatsiia». *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Serii: Mizhnarod. ekonom. vidnosyny ta svitove hos-vo - Scientific Bulletin of the Uzhhorod National University. Series: International economic relations and the world economy, issue 10, part 2*, 17-21. [in Ukrainian].

9. Tsili staloho rozvytku. (N. d.) N. p. URL : <https://globalcompact.org.ua/pro-nas/tsili-stijkogo-rozvytku/>. [in Ukrainian].

10. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. (N. d.) N. p. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>. [in English].

11. Kolodiaznyi, M. H. (2022). *Stratehiia Vision Zero: uroky dla Ukrainy: mono hrafiiia*. Kharkiv: Pravo. [in Ukrainian].

12. *Stratehii bezpeky dorozhnogo rukhu YeS ta zarubizhnykh krain: zb. norm. aktiv: elektron. vyd. (2023) / uklad. M. H. Kolodiaznyi (Ed.); NDI vyvch. problem zlochynnosti im. akad. V. V. Stashysa NAPrN Ukrainy*. Kharkiv: Pravo. [in Ukrainian].

13. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnogo rukhu v Ukraini na period do 2024 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.10.2020 № 1360-r (2020). N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>. [in Ukrainian].

14. Bryntsev, V. D. (2020). Kontseptsiiia udoskonalennia systemy innovatsiinoho prava. *Pravo ta innovatsii - Law and innovations*, 4, 38-45. DOI: [https://doi.org/10.37772/2518-1718-2020-4\(32\)-6](https://doi.org/10.37772/2518-1718-2020-4(32)-6). [in Ukrainian].

15. *Pravove zabezpechennia efektyvnosti innovatsiinoho protsesu v Ukraini: monohrafiiia (2021) / S. V. Hlibko, O. V. Rozghon, Yu. V. Heorhiievskiy (Eds.) et al.; S. V. Hlibka, O. V. Rozghon (Eds.)*. Kharkiv: NDI prav. zabezp. innovats. rozvytku NAPrN Ukrainy. [in Ukrainian].

16. Malets, M. R. (2020). Pravova polityka u sferi innovatsii ta intelektualnoi vlasnosti. *Yevropeiski perspektivy - European Perspectives*, 3, 54-61. DOI : <https://doi.org/10.32782/EP.2020.3.8>. [in Ukrainian].

17. Global Competitiveness Index 4.0. (N. d.) N. p. URL : <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#seri-es=EOSQ057> [in English].

18. Road safety targets: Monitoring report (2021) / European Road Safety Observatory. N. p. URL : [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf). [in English].

19. Road Safety: Annual Report (2020) / International Transport Forum. Paris. N. p. URL : [https://read.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2020\\_f3e48023-en#page65](https://read.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2020_f3e48023-en#page65). [in English].

20. Holovkin, B. M. (2022). Otsinka dorozhno-transportnoi avariïnosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini. *Problemy zakonnosti - Problems of legality, issue 156*, 52-75. DOI : <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редколегії 09.02.2024

*Kolodyazhny M., PhD, Senior researcher, Head of the Department of Criminological Research Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems National Academy of Law Sciences of Ukraine (Kharkiv, Ukraine)*

### **INNOVATION IN ROAD TRAFFIC SAFETY: GLOBAL AND NATIONAL DIMENSIONS**

This scientific article attempts to define the role and significance of innovation in the variety of its manifestations to ensure road traffic safety and reduce road traffic fatalities and injuries. The essence and content of innovations are determined based on theoretical developments and current legislation of Ukraine in this area, outlining the difference between innovations and novelties. The normative-legal basis of innovative development is provided, including in the field of road traffic safety at the global (international), regional (European), national (foreign), and local levels. The necessity of applying innovations to increase the level of road traffic safety in Ukraine is justified based on strategic documents. Concrete examples are given regarding the adoption of innovative decisions and the implementation of products and measures of innovative nature across all components of the multi-component social system «road users - vehicles - roads - legal environment». Additional arguments are provided in favor of the thesis regarding the possibility and expediency of including the element «legal environment» in the specified social system. Significant features of this component are highlighted considering its implementation in practice by subjects of law-making. Based on the data contained in the results of the International Economic Forum «Global Competitiveness Index», a search for correlational interdependencies between the degree of innovative development of individual states, including EU member states, and the level of road traffic safety in them was conducted. The most innovative countries in the world are listed. A comparison of Ukraine's innovative development with that of developed countries is made on several parameters. Directions for further scientific research in the application of innovations in the field of road traffic safety are outlined.

**Keywords:** innovation, road traffic safety, traffic violations, road safety, road traffic fatalities and injuries.