

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

FOREIGN EXPERIENCE IN ENSURING ROAD TRAFFIC SAFETY AND PREVENTION OF ROAD AND TRANSPORT ADVENTURES

Анохін А.М., здобувач
кафедри адміністративного та конституційного права
Запорізького національного університету

Наукова публікація присвячена дослідженню зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод, а також визначенню можливості та доцільності впровадження відповідного позитивного досвіду в національне законодавство та юридичну практику. Методологія даної публікації ґрунтується на поєднанні філософських, загальнонаукових та спеціально-юридичних методів дослідження.

Зокрема, доцільним вбачається запозичення позитивного досвіду Федеративної Республіки Німеччина щодо віднесення такого правопорушення як керування транспортними засобами у стані сп'яніння до кримінально караних, незалежно від настання суспільно небезпечних наслідків (до кримінальних правопорушень з формальним складом), з можливістю застосування покарання у вигляді позбавлення волі.

Також заслуговують на увагу та запозичення такі правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод у зарубіжних країнах як: системні інвестиції у розвиток дорожньої інфраструктури; інноваційні засоби регулювання дорожнього руху з використанням технології штучного інтелекту; розвиток громадського транспорту з метою розвантаження автомобільних доріг у населених пунктах; розвиток мереж платних магістралей з метою розвантаження автодоріг загального користування; тотальна автоматизація систем контролю та фіксації порушень правил дорожнього руху з метою усунення корупційних ризиків та позитивного впливу на правосвідомість водіїв; правова освіта та виховання водіїв як в процесі підготовки до іспиту для отримання водійського посвідчення, так і через засоби масової інформації та спеціалізовані видання.

Акцентовано увагу на тому, що запозичення досвіду зарубіжних країн у вказаній сфері суспільних відносин без наукового обґрунтування та урахування особливостей національних традицій, правосвідомості та правової культури не здатне вирішити ключові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні.

Ключові слова: зарубіжний досвід, дорожньо-транспортна пригода, профілактика, безпека дорожнього руху, автоматизація, інноваційні засоби, посилення відповідальності.

The scientific publication is devoted to the study of foreign experience in ensuring road safety and prevention of traffic accidents, as well as determining the possibility and expediency of implementing relevant positive experience into national legislation and legal practice. The methodology of this publication is based on a combination of philosophical, general scientific and special legal research methods.

In particular, it is considered appropriate to borrow the positive experience of the Federal Republic of Germany regarding the classification of such an offense as driving vehicles while intoxicated as criminally punishable, regardless of the occurrence of socially dangerous consequences (for criminal offenses with a formal composition), with the possibility of applying punishment in the form of deprivation of liberty.

Also worthy of attention and borrowing are such legal means of ensuring road traffic safety and prevention of traffic accidents in foreign countries as: systemic investments in the development of road infrastructure; innovative means of traffic regulation using artificial intelligence technology; development of public transport in order to relieve traffic congestion in populated areas; development of networks of toll highways for the purpose of unloading public highways; total automation of control systems and recording of violations of traffic rules in order to eliminate corruption risks and have a positive impact on the legal awareness of drivers; legal education and training of drivers both in the process of preparing for the exam for obtaining a driver's license, and through mass media and specialized publications.

Attention is focused on the fact that borrowing the experience of foreign countries in the specified sphere of public relations without scientific justification and taking into account the peculiarities of national traditions, legal awareness and legal culture is not able to solve the key problems of ensuring road traffic safety and preventing road traffic accidents in Ukraine.

Key words: foreign experience, traffic accident, prevention, road safety, automation, innovative means, increased responsibility.

Вступ. Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із пріоритетних напрямів діяльності публічної адміністрації будь-якої цивілізованої держави, яка піклується про життя та здоров'я своїх громадян на прагне забезпечити ефективне функціонування транспортної інфраструктури. В Конституції України проголошено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю (ст. 3 Основного Закону), проте в спадок від тоталітарної радянської системи національна держава отримала формально-декларативний підхід до питань забезпечення дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод. Порушення Правил дорожнього руху і досі сприймаються громадянами України як незначні адміністративні правопорушення, за вчинення яких достатньо сплатити незначний штраф. Як результат – за 30 років незалежності в ДТП в Україні загинули майже 180 тисяч осіб. ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років і другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років. При цьому, на відміну від країн, що входять до складу Європейського Союзу, у нас навіть під час карантину не

відбулося зменшення статистики смертей і травм на дорогах. Так, у 2020 році в Україні сталося 168 107 ДТП. З них 26 140 ДТП, у яких загинула 3541 особа і 31 974 осіб отримали травми [1; 2].

В той же час, у Європі кількість смертей у результаті ДТП упевнено знижувалася в десятирічних періодах за останні 30, 20 і 10 років.

18 844 людини загинули в результаті дорожнього руху в усьому ЄС у 2020му році, що на 10 847 менше, ніж 2010-го (-37%). За цей період на дорогах ЄС загинуло на 56 305 осіб менше, ніж було б, якби смертність залишалася на такому самому рівні, що й 2010 року [1].

Таким чином, європейська система забезпечення безпеки дорожнього руху демонструє свою об'єктивну ефективність, на відміну від відповідної національної системи.

Так, європейська система забезпечення безпеки дорожнього руху має кілька особливостей, спрямованих на зменшення кількості ДТП та втрат людських життів на дорогах, серед яких:

– європейська система оцінки безпеки автомобілів (Euro NCAP – європейська програма оцінки безпеки автомобілів, що була заснована у 1997 році у транспортно-

дослідницькій лабораторії Міністерства транспорту Великої Британії): ця система проводить незалежні тести і оцінює безпекові характеристики автомобілів, включаючи наслідки зіткнення (ступінь пошкодження автомобіля), засоби забезпечення безпеки пішоходів та водія (можливості екстреного гальмування, ефективність подушок безпеки) тощо. Результати тестів публікуються для споживачів, що допомагає їм приймати виважені рішення щодо вибору автомобіля;

– системи керування швидкістю: фактично у всіх країнах Європи використовуються системи електронного контролю швидкості, які автоматично фіксують перевищення швидкості та накладають штрафи на порушників; деякі автомобілі також оснащені системами контролю швидкості, які допомагають водіям дотримуватись встановлених обмежень;

– застосування технологій допомоги водію: європейські країни сприяють впровадженню технологій допомоги водію, таких як системи контролю смуги руху, системи розпізнавання пішоходів та велосипедистів, системи автоматичного екстреного гальмування та інші; ці технології допомагають уникнути аварій та зменшити тяжкість їх наслідків;

– запровадження безпечних інфраструктурних рішень: в Європі надається велика увага проектуванню безпечної дорожньої інфраструктури, що включає чітке розділення смуг руху, будівництво автоматизованих багатоярусних підземних та наземних паркінгів для розвантаження доріг у населених пунктах, розширення мережі транспортних розв'язок та платних автомагістралей тощо;

– навчання та освіта: європейські країни активно працюють над підвищенням правосвідомості водіїв та інших учасників дорожнього руху щодо правил безпеки; проводяться кампанії з пропаганди безпеки на дорогах, організуються навчальні програми для молоді та дорослих, а також забезпечується належна підготовка водіїв під час проходження водійських курсів та отримання посвідчення на право керування;

– суворі правила щодо використання ременів безпеки та дитячих автокрісел: в Європі встановлені строгі вимоги до використання ременів безпеки та дитячих автокрісел для всіх пасажирів, включаючи дітей, що допомагає запобігти травмам в разі ДТП і знижує ризик смертності.

Вищезазначене обумовлює актуальність, а також теоретичну та практичну значимість дослідження засобів забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод у зарубіжних країнах.

Різні аспекти дорожньо-транспортних пригод та проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник в публікації «Про вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху» [3], В. Введенська в роботі «Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» [4], С. Гусаров в роботі «Адміністративно-правові засади державного управління безпекою дорожнього руху в Україні» [5], М. Долгополова в роботі «Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху» [6], М. Лазаренко в роботі «Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [7], А. Філіппов в публікації «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини» [8] та інші відомі фахівці.

Загальні характеристики адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокурєнко та А. Стрижак [9]. Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху дослідила О. Салманова [10].

Проте, дослідження нового позитивного зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод потребує окремого дослідження, що актуалізує підготовку даної публікації.

Постановка завдання. Метою наукової публікації є дослідження зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод, а також визначення можливості та доцільності впровадження відповідного позитивного досвіду в національне законодавство та юридичну практику.

Методологія даної публікації ґрунтується на органічному поєднанні філософських (приймів та законів діалектики, принципів об'єктивності та історизму), загальнонаукових (системного та структурно-функціонального методів, прийомів логіки та соціологічного методу) та спеціально-юридичних методів дослідження (формально-юридичного, юридичного моделювання, юридичної статистики). Враховуючи тему публікації більшою мірою використовується методологія порівняльного правознавства.

Результати дослідження. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є без перебільшення проблемою світового масштабу. Так, К. Назарова, І. Микитюк та В. Гоцуляк зазначають, що проблема безпеки дорожнього руху стосується абсолютної більшості країн світу – щороку у світі гинуть під час дорожньо-транспортного руху приблизно 1,35 млн людей.

У умовах глобалізаційних процесів наочно проявилися показники асиметрії щодо кількості дорожньо-транспортних пригод і постраждалих у них осіб (у різних країнах). Вирішення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху належить сьогодні до найбільш пріоритетних завдань розвитку країн, є імперативом глобалізації та ефективного державного менеджменту. З метою зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах держава повинна проводити послідовну та цілеспрямовану політику в напрямку безпеки дорожнього руху.

У зв'язку з цим науковці пропонують використання нової системи управління рухом транспорту на автомобільних дорогах, що має на меті наявність дієвого інструменту попередження дорожньо-транспортних пригод. На їх думку, для ефективного впровадження системи управління безпекою дорожнього руху необхідно додатково дослідити фактори та причини виникнення дорожньо-транспортних пригод з урахуванням взаємозв'язків між основними складовими впливу на рівень безпеки автомобільних доріг. Ця обставина вимагає кардинальної зміни стратегії й тактики аудиту безпеки руху на автомобільних дорогах. Ключовим механізмом реалізації такої стратегії повинен стати аудит безпеки руху, затверджений на законодавчому рівні як обов'язковий вид аудиту. З метою запровадження аудиту безпеки дорожнього руху Україна має залучати досвід інших країн, з більш розвинутими системами та методами аудиту, та розробити національний стандарт, принципи, правила та процедури аудиту безпеки дорожнього руху [11, с. 242-243].

Позитивним є досвід США щодо функціонування окремого урядового органу публічної адміністрації, який опікується безпекою дорожнього руху, а саме, Національної адміністрації безпеки дорожнього руху США (National Highway Traffic Safety Administration). Зазначений орган публічної адміністрації адмініструє широке коло питань, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, а також надає змстовну інформаційну підтримку водіям, зокрема щодо інноваційних засобів профілактики дорожньо-транспортних пригод [12].

Важливим є зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху поліцією та нормативного врегулювання профілактики ДТП.

Так, Д. Козар за результатами дослідження вказаних питань зазначає, що у Норвегії разом із законом «Про

дорожній рух» питання забезпечення безпеки на дорогах врегульовані «Законом про обов'язкову стриманість для осіб певних професій», який декларує вимогу щодо повного утримання від вживання алкоголю, інших алкогольних або наркотичних засобів для осіб певних професій, включаючи водіїв комерційних транспортних засобів, терміном не менше 8 годин до початку поїздки. Німеччина також окрім закону «Про безпеку дорожнього руху» має цілу низку нормативно-правових актів, що здійснюють правове забезпечення відповідної галузі, а саме: «Закон про порушення правил дорожнього руху», «Кодекс положень про допуск до дорожнього руху» (що регулює питання про порядок видачі водійських посвідчень). Система дорожніх штрафів у ФРН викладена у достатньо об'ємному Каталозі штрафів [13, с. 55].

Зокрема, у Німеччині, якщо водій набирає за рік штрафні бали за допущені порушення правил дорожнього руху, то сума його страхування, яка складає до 1 тис. євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1 тис. євро, на третій – на 2 тис. євро. У разі зарплатні від 3 тис. до 5 тис. євро це істотні витрати, які може собі дозволити не кожен. Залежно від кількості набраних штрафних балів збільшується вартість річного страхування автомобіля і в США. У зарубіжному законодавстві позначився і новий підхід до нарахування штрафів за порушення правил дорожнього руху, де сума штрафу ставиться у пряму залежність від місячного окладу порушника (за вирахування податків) або мінімального заробітку, встановленого в країні; від 2 до 10 разів збільшені мінімальні штрафи за особливо небезпечні порушення на дорозі; порушникам, які платять штраф на місці поліцейським (там, де це не заборонено законодавчо), або протягом 3-7 банківських днів, розмір штрафу знижується від 30 до 50 %; сума штрафу збільшується у 2-3 рази (за рахунок пені) у тому випадку, якщо порушник не сплатив його протягом 1 місяця і більше [13, с. 55].

Таким чином, у зарубіжних країнах, окрім стандартних штрафів за порушення правил дорожнього руху активно застосовуються економічні засоби профілактики дорожньо-транспортних пригод, зокрема, суттєво збільшується сума, яка сплачується особою за страхування автомобіля, здійснюється прив'язка розміру штрафу до розміру заробітної плати та інших доходів правопорушника тощо, що значною мірою впливає на правосвідомість водіїв та економічно стимулює їх дотримуватися правил дорожнього руху.

Найбільшу увагу привертає позитивний досвід зарубіжних країн у сферах автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. Поступова цифровізація системи забезпечення безпеки дорожнього руху призводить до мінімізації людського чинника та, відповідно, зменшує корупційні ризики у даній сфері суспільних відносин. Водій-порушник не спілкується з поліцейським, адже автоматичні цифрові камери фото-відеофіксації порушень правил дорожнього руху вже мають функції розпізнавання обличчя, номерних знаків, пов'язані з системами обліку транспортних засобів та демографічними реєстрами. Тож порушник отримує в свій мобільний додаток або на пошту автоматичне повідомлення про необхідність сплати штрафу і у разі незгоди може оскаржити його в адміністративному порядку або до суду. Але в такому випадку він втрачає можливість сплати штраф у так званий «пільговий» період, тобто не в повному обсязі. Такий економічний стимул дозволяє значно зменшити навантаження на адміністративні органи та суди, дисциплінує водіїв та не пов'язаний із корупційними ризиками.

Так, як зазначає Т. Шумейко, в більшості зарубіжних країн автоматизовані технічні системи фіксації порушень правил дорожнього руху і оформлення матеріалів для притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності працюють ефективно, що сприяє реальному зниженню кількості правопорушень, скороченню

кількості ДТП і, як результат, зменшенню кількості загиблих, поранених і завданої матеріальної шкоди фізичним та юридичним особам [14, с. 181].

Крім того, позитивним є затвердження загальноєвропейських стандартів управління безпекою дорожнього руху, що знайшло своє відображення у Директиві 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» (Directive 2008/96/ЄС). Враховуючи мету України набути повноправного членства в ЄС важливою є імплементація вказаної Директиви в національне законодавство та юридичну практику.

Також слід відзначити, що в зарубіжних країнах використовуються різноманітні автоматизовані засоби профілактики ДТП, спрямовані на зменшення кількості аварій та підвищення безпеки дорожнього руху, серед яких:

- системи аварійного гальмування (Automatic Emergency Braking, АЕВ): ця технологія дозволяє автомобілю автоматично реагувати на небезпечну ситуацію та вчасно здійснювати гальмування та уникати зіткнення;
- системи контролю мертвих зон (Blind Spot Detection, BSD): вказані системи допомагають водіям виявляти транспортні засоби, які перебувають у «сліпих» зонах, і надають попередження про потенційну небезпеку перед зміною смуги руху;

- системи розпізнавання дорожніх знаків (Traffic Sign Recognition, TSR): зчитують дорожні знаки і відображають їх на приладовій панелі автомобіля, допомагаючи водіям бути уважними до обмежень швидкості, заборон і попереджень;

- системи контролю тривоги (рівня стресу) водія (Driver Drowsiness Detection, DDD): вони моніторять стан водія і виявляють ознаки втоми або незосередженості; якщо система виявляє, що водій стає небезпечним для себе та інших, вона може видати звукове або візуальне сповіщення, рекомендувати зробити перерву або навіть викликати екстрену допомогу;

- системи круїз-контролю (Adaptive Cruise Control, ACC): ця система дозволяє автомобілю автоматично підтримувати безпечну відстань до автомобіля, що рухається попереду, шляхом регулювання швидкості.

Перелічені автоматизовані системи є вбудованими в механізми нових автомобілів та супроводжуються відповідним програмним забезпеченням, тому одним із пріоритетних напрямів профілактики ДТП є оновлення автопарку в цілому та стимулювання водіїв до придбання нових автомобілів із відповідними технічними характеристиками (це і пільгове оподаткування імпорту та виробництва нових високотехнологічних транспортних засобів і зменшення суми страхових виплат для власників таких автомобілів тощо).

Не менш важливими є заходи з правової освіти населення з метою роз'яснення громадянам актуальних положень законодавства та поширення інформації про систему заходів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також оприлюднення статистики дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків у зарубіжних країнах. Як приклад – публікація огляду безпеки дорожнього руху у Швейцарії – Road Safety Country Overview – Switzerland [15].

Публікація таких статистичних збірників, в яких наводяться данні щодо загальної кількості ДТП, кількості летальних випадків та госпіталізованих постраждалих внаслідок ДТП, позитивно впливає на правосвідомість громадян та є інформаційною основою для обґрунтування необхідності збільшення інвестицій в систему забезпечення безпеки дорожнього руху. Такий позитивний досвід заслуговує на увагу та впровадження в Україні.

На окрему увагу заслуговує зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики ДТП шляхом встановлення кримінальної відповідальності за правопорушення проти безпеки дорожнього руху, які потенційно могли спричинити тяжкі наслідки.

Так, І. Горбачева наводить позитивний досвід ФРН у сфері профілактики дорожньо-транспортних пригод засобами кримінального права. КК ФРН передбачає широке коло караних діянь, визначених як порушення правил безпеки дорожнього руху. Зокрема, за § 315с КК ФРН, такими порушеннями охоплюється вчинення одного з альтернативних діянь: управління транспортним засобом особою, яка внаслідок вживання алкогольних напоїв, або інших одурманюючих речовин, або через наявні у неї психічні або фізичні вади не в змозі його вести; грубе порушення дорожнього руху, поєднане з виявленням неповаги до інших, неврахуванням права переважного проїзду, допущенням порушення при обгоні або іншим порушенням правил водіння при обгоні, порушенням правил при перетині пішохідних переходів, перевищенням швидкості на ділянках дороги зі зниженою видимістю, або на перехрестях, до примикаючих вулиць або залізничних переїздів, або недотримання правил правостороннього руху на ділянках дороги зі зниженою швидкістю, розвертання на автобанах або вулицях для автотранспорту, чи їзда в протилежному напрямі; недотримання безпечної відстані, неналежним чином зупинення, внаслідок чого створено загрозу здоров'ю і життю іншої людини або чужим речам, які мають значну вартість. Таким чином, кримінально караними у розглядуваному КК ФРН визнаються дії, які за українським законодавством є власне адміністративним проступком, утім саме ці діяння створюють передумови для серйозних дорожньо-транспортних пригод. У цьому аспекті позитивним для України, на думку І. Горбачевої, вбачається перенесення низки діянь із адміністративних правопорушень (що відповідають вищевказаним злочинам за КК ФРН) до розряду кримінально караних [16, с. 205].

Зокрема, у § 316 КК ФРН встановлено відповідальність за керування особою транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом інших одурманюючих речовин, внаслідок чого вона не в змозі безпечно вести транспортний засіб (карається позбавленням волі на строк до одного року або штрафом). Поряд із указаними видами покарань положення Загальної частини КК ФРН передбачає застосування позбавлення прав водія та заборони на їх видачу як захід виправлення та безпеки (на підставі § 69 та § 70) та одночасно як покарання (за § 44 КК ФРН – заборона управління транспортним засобом). Умовою призначення позбавлення прав водія та заборони на їх видачу як додаткового покарання є вчинення кримінально караного діяння внаслідок управління автотранспортним засобом, причому особа має бути засуджена до позбавлення волі або грошового штрафу [16, с. 205-206].

Натомість в Україні тільки у 2021 році Кримінальний кодекс було доповнено ст. 286¹, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння. Проте, відповідальність настає лише в тих випадках, коли в результаті вчинення вказаного кримінального правопорушення потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286¹ КК України), тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286¹ КК України) або смерть (ч. 3 ст. 286¹ КК України).

Таким чином, керування транспортними засобами в стані сп'яніння залишається в Україні адміністративним правопорушенням (ст. 130 КУпАП), що негативно впливає на правосвідомість водіїв – вказане правопорушення сприймається як таке, що не становить значної суспільної небезпеки, хоча фактично особа, яка сідає за кермо у стані сп'яніння, повинна розуміти, що швидкість її реакції зна-

чно знижена і вона є потенційним вбивцею.

Про позитивний досвід запровадження жорстких санкцій за грубі порушення правил дорожнього руху та керування транспортним засобом у стані сп'яніння свідчить офіційна статистика Всесвітньої організації охорони здоров'я – глобальний огляд показав, що в Україні смертність від ДТП складає 13,5 % на 100 тис. населення, натомість відповідний показник у Швеції складає 5,2 %; у Німеччині – 4,3 %; у Франції – 5,1 %; в Іспанії – 6,1 %; у Польщі – 10,3 % [14, с. 203].

Отже наведений позитивний досвід ФРН щодо встановлення кримінальної відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння, навіть без настання суспільно небезпечних наслідків, а також інші грубі порушення Правил дорожнього руху, заслуговує на імплементацію в національне законодавство та юридичну практику з метою реальної профілактики дорожньо-транспортних пригод та зниження рівня смертності на українських дорогах.

Висновки. Проведений аналіз засобів забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод у зарубіжних країнах дає підстави сформулювати висновок про те, що в цивілізованих країнах Європи та Північної Америки застосовуються такі засоби профілактики ДТП як: системні інвестиції у розвиток дорожньої інфраструктури; інноваційні засоби регулювання дорожнього руху з використанням технології штучного інтелекту; розвиток громадського транспорту з метою розвантаження автомобільних доріг у населених пунктах; розвиток мереж платних магістралей з метою розвантаження автодоріг загального користування; тотальна автоматизація систем контролю та фіксації порушень правил дорожнього руху з метою усунення корупційних ризиків та позитивного впливу на правосвідомість водіїв; інвестиції в правову освіту громадян (публікації статистичних та аналітичних збірників, присвячених безпеці дорожнього руху та профілактиці ДТП).

Крім того, встановлено, що основна увага в зарубіжних країнах приділяється автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, що суттєво зменшує навантаження на органи правопорядку, оптимізує порядок сплати штрафів, позитивно впливає на правосвідомість та правову культуру водіїв, що в результаті призводить до зниження загальної кількості дорожньо-транспортних пригод.

На підставі проведеного дослідження пропонується запозичити позитивний досвід Федеративної Республіки Німеччина щодо віднесення такого правопорушення як керування транспортними засобами у стані сп'яніння до кримінально караних, незалежно від настання суспільно небезпечних наслідків (до кримінальних правопорушень з формальним складом), з можливістю застосування покарання у вигляді позбавлення волі.

В той же час слід підкреслити, що запозичення досвіду зарубіжних країн у вказаній сфері суспільних відносин без наукового обґрунтування та урахування особливостей національних традицій, правосвідомості та правової культури не здатне вирішити ключові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод в Україні.

Перспектива подальшого дослідження даної теми обумовлена необхідністю дослідження досвіду застосування засобів профілактики дорожнього руху в інших державах з метою виокремлення позитивного досвіду та визначення можливості і доцільності його впровадження в національне законодавство та юридичну практику.

ЛІТЕРАТУРА

1. Козьяков С., Берлін М. Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це порахувати? *Дзеркало тижня*. 20.09.2021. URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshuje-zhittja-vtrachene-na-dorozji-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html>
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

3. Бутник С. Про вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. *Правова інформатика*. 2013. № 1 (37). С. 86–93.
4. Введенська В.В. Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Право і суспільство*. 2014. № 1. С. 112–115. URL: http://www.pravoisusplstvo.org.ua/archive/2014/1-2_2014/26.pdf
5. Гусаров С.М. Адміністративно-правові засади державного управління безпекою дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 228 с.
6. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Харків, 2003. 210 с.
7. Лазаренко М.В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. Випуск 2. Ч. 3. С. 116–199.
8. Філіппов А.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. *Правова держава*. 2016. № 21. С. 67–73. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2016_21_13
9. Сокуренько В.В., Стрижак А.О. Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 2 (93). С. 194–202. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2021.2.16>. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/10974>
10. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право»; Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2002. 20 с.
11. Назарова К.О., Микитюк І.С., Гоцуляк В.Д. Аудит безпеки руху як імператив глобалізаційних процесів та ефективного державного менеджменту. *Business-inform*. 2020. № 6. С. 235–244.
12. National Highway Traffic Safety Administration. URL: <https://www.nhtsa.gov/>
13. Козар Д.К. Зарубіжний досвід забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху. *Честь і закон*. 2020. № 1 (72). С. 52–58.
14. Шумейко Т.А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право»; Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна». Київ, 2017. 220 с.
15. Road Safety Country Overview – Switzerland. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2016-switzerland_en.pdf
16. Горбачева І.М. Зарубіжний досвід боротьби з порушеннями правил безпеки руху та експлуатації транспорту. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 1(8). С. 203–212.