

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СУМСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРАВА

Правові горизонти



Legal horizons

ВИПУСК 19 (32)

Суми – 2019

**SECTION 9
INTERNATIONAL LAW**

**СЕКЦІЯ 9
МІЖНАРОДНЕ ПРАВО**

DOI: <http://www.doi.org/10.21272/legalhorizons.2019.i19.p138>

**ПРАВОВІ ОСНОВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД**



Льченко Олександр Васильович,
*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінально-правових дисциплін та судочинства,
Навчально-науковий інститут права,
Сумський державний університет*



Варава Марина Миколаївна,
*Навчально-науковий інститут права,
Сумський державний університет*

У статті проаналізовано впровадження європейського досвіду щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на автошляхах України. Зроблено висновки про доцільність впровадження такого досвіду в Україні. Визначено основні напрямки, які мають сприяти створенню безпечної, надійної, стабільної, стійкої та регульованої системи безпеки дорожнього руху в сучасних умовах життя. Аналіз кращих європейських практик впровадження сучасних автоматизованих систем управління дорожнім рухом транспорту, ґрунтуючись на досягненнях європейських колег, дозволить значно покращити ситуацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Запровадження інноваційних технологій управління, в тому числі дорожнім рухом, забезпечить необхідний сталий розвиток економіки та суспільства в цілому. Профілактика як основний та пріоритетний напрямок позитивного європейського досвіду, включає в себе роз'яснення в засобах масової інформації, поширення інформаційних брошур, заохочення законослухняних водіїв, проведення роз'яснювальної роботи з молоддю дасть змогу зменшити кількість правопорушень на дорогах України, безпечні дороги, це в першу чергу свідомо, та безпечна поведінка кожного учасника дорожнього руху, незалежно від віку, статі чи майнового стану, адже в Україні найвагомішою причиною дорожньо-транспортних пригод вважають поведінку водіїв.

Вже є перші напрацювання з боку державних органів влади - це затвердження урядової програми «Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року», яка ухвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України №481-р від 14 червня 2017 року. Повернення радарів для фіксації правопорушень швидкісного режиму дасть змогу покращити контроль за дотриманням правил дорожнього руху, що стане результатом підвищення безпеки та зменшенню кількості адміністративних правопорушень на шляхах України. Найбільш дієвим

заходом направленим на забезпечення безпеки дорожнього руху є створення в містах України проекту «Безпечне місто» який полягає у впровадженні систем відеоспостереження задля посилення безпеки учасників дорожнього руху, контролю за роботою комунальних служб, управління трафіком міста. Вже зараз в деяких містах функціонують електронні системи спостереження які розпізнають обличчя водія та номери транспортних засобів. Налагоджено взаємодія з оперативними частинами МВС, СБУ та МНС.

Ключові слова: безпека, дорожній рух, транспорт, дорожньо-транспортна пригода, європейський досвід, пристрої фіксації швидкості, автоматизованих систем управління, аналітично-правове забезпечення.

Pichenko O.V., Varava M. Legal framework for ensuring road safety: international experience.

The article analyzes the introduction of European experience for ensuring road safety on the highways of Ukraine. The conclusion is made on the feasibility of introducing such experience in Ukraine. The basic directions, which should promote creation of safe, reliable, stable, stable and regulated system of road safety in the modern life conditions are determined. Analysis of the best European practices for the introduction of modern automated road traffic control systems based on the achievements of European colleagues will significantly improve the situation in the field of road safety. The introduction of innovative management technologies, including road traffic, will provide the necessary sustainable development of the economy and society as a whole. Prevention as the main and priority direction of positive European experience such as clarification in mass media, distribution of information brochures, promotion of law-abiding drivers, and conducting of explanatory work with youth will allow to reduce the number of offenses on the roads of Ukraine. Because safe roads, this is primarily conscious, but safe behavior of every participant in the traffic, regardless of age, sex or property status. Already the first work on the part of state authorities is the approval of the government program "Strategy for Enhancing the Level of Road Safety in Ukraine until 2020", which was approved by the Cabinet of Ministers of Ukraine Resolution No. 481-r of June 14, 2017. The return of the Trucam radar from October 16, 2018 to fix violations of the high-speed regime will improve the control over compliance with traffic rules, which will result from increased security and a reduction in the number of administrative offenses on the roads of Ukraine. The most effective measure aimed at ensuring road safety is the creation of a Safe City project in cities of Ukraine, which is to introduce video surveillance systems to enhance the safety of road users, control the operation of public utilities, and manage city traffic. Already in some cities electronic surveillance systems are in place that recognize the driver's face and vehicle numbers. Cooperation with operational units of the Ministry of Internal Affairs, Security Service and Ministry of Emergencies has been established.

Keywords: safety, road traffic, transport, traffic accident, European experience, speed recorders, automated control systems, analytical and legal support.

Проблема безпеки дорожнього руху в нашій країні є однією з найактуальніших. Сумна статистика дорожньо-транспортних пригод (ДТП), як і постійні зміни у системі відповідальності за порушення нормативних вимог, стан доріг, низький рівень транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, недосконале регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зневага до елементарних вимог безпеки з боку державних органів, тощо є одними з гострих тем сьогодення. Про це нам нагадує кількість загиблих та покалічених, на дорогах країни, багатомільйонні витрати на ремонт доріг, стан яких не покращується.

Безпека дорожнього руху - це комплекс та система, заходів, правил і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я учасникам дорожнього руху, а також, захист і збереження довкілля та майна [1]. Безпека руху в Україні є досить болючою темою.

Аналізуючи безпеку дорожнього руху в історичних аспектах, необхідно зазначити, що в економічних та соціальних сферах життя Україна змушена грати роль "наздоганяючого". Переломні процеси становлення, які вона сьогодні переживає, проблеми, які вона нині вирішує, для провідних країн світу вже частина історії. Отже і сфера безпеки дорожнього руху не стала винятком.

Безпека стосується всіх і кожного окремо, за кожний наслідок відповідатиме кожен учасник події. Проте навіть добросовісне дотримання правил дорожнього руху одним водієм не захищає від безвідповідальності іншого учасника дорожнього руху. Отже пріоритетним напрямом для суспільства, яке повинно вирішуватися на державному рівні, є забезпечення безпечних умов дорожнього руху. А для зменшення та запобігання наслідків ДТП необхідно запозичити досвід європейських розвинених країн. Одним із засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є дієвий та справедливий механізм притягнення до адміністративної відповідальності правопорушників транспортної дисципліни.

Сумна статистика та сучасні показники дорожньо-транспортної аварійності в Україні, а також загальний стан забезпечення безпеки дорожнього руху досить невтішні, та відповідають рівню Греції й Португалії початку XXI ст, Австрії, Іспанії, Франції початку 90-х років, Німеччини кінця 80-х років.

Проблемам забезпечення безпеки дорожнього руху приділялось багато уваги з боку науковців таких як: Г.В. Галімішина, В.В. Новіков, А.М. Подоляка, М.Ю. Веселов, А.В. Гаркуша, В.Й. Развадовський, А.Є. Рубан, О.Ю. Салманова, М.М. Стоцька, В.В. Доненко, Д.С. Денисюк, В.В. Лунеев, М.М. Долгополова, та інші. Але використання зарубіжного досвіду діяльності правоохоронних органів європейських країн у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху залишається не достатньо дослідженим.

Протягом останніх десятиріч у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [2].

У зв'язку із зазначеним міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 р. резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна.

Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху [2].

В Резолюції Генеральної Асамблеї ООН з глобальної безпеки дорожнього руху яка прийнята до виконання більш ніж у 80 країнах, які зголосилися здійснювати діяльність в галузі безпеки дорожнього руху в кожному із п'яти напрямків глобального плану [3].

Відповідно до цієї програми у всіх країнах щорічно проходять тижні безпеки дорожнього руху і Україна не є винятком. Організацією і проведенням таких тижнів є Всеукраїнська громадська організація «Асоціація безпеки дорожнього руху», що є активним членом однойменної міжнародної організації. Серед основних цілей та завдань Асоціації безпеки дорожнього руху - зниження рівня травматизму та смертності внаслідок ДТП; сприяння об'єднанню зусиль держави, громадських організацій, підприємств комерційного сектора, засобів масової інформації у вирішенні проблеми безпеки дорожнього руху; попередження протиправної поведінки учасників дорожнього руху (як водіїв, так і пішоходів); підвищення культури поведінки на дорогах; вдосконалення системи підготовки водіїв; створення та підтримання постійних каналів взаємодії та обміну досвідом українських та зарубіжних спеціалістів; активна участь у міжнародних проектах, які мають прикладне значення для безпеки дорожнього руху; реалізація проектів, спрямованих на поліпшення ситуації з аварійністю на українських дорогах; на національному та міжнародному рівнях [4].

Із Європейських держав цікавим є досвід Німеччини, де діють Федеральні закони, що регулюють дорожній рух, та встановлюють загальні правила поведінки та відповідальності всіх учасників дорожнього руху. Основним законом є *Strassenverkehrsgesetz* (Закон про дорожній рух), а також інші закони, що регулюють правові відносини у сфері дорожнього руху, відповідальності осіб, що приймають участь у дорожньому русі, реєстрації транспортних засобів, тощо. Вони всі об'єднані у загальний документ *Strassenverkehrsrecht* (Право дорожнього руху) [5].

У сучасних умовах не менш цікавим є японський досвід застосування відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Особливістю японських Правил дорожнього руху є те, що за будь-яке їх порушення водія можуть позбавити водійських прав. За проїзд на заборонений сигнал світлофору водія можуть не лише оштрафувати на 400 \$, але й піддати тюремному ув'язненню із залученням до виправних робіт на строк до шести місяців.

Аналіз законодавства Швеції у сфері дорожнього руху свідчить про те, що санкції у вигляді штрафних балів та позбавлення права керування водіям-туристам загрожують зрідка, принаймні, під час першої подорожі. Однак, коли наступного разу порушник звертається за візою, він може отримати відмову, а то й заборону на в'їзд до Європи терміном до п'яти років. Це залежить від ступеня тяжкості попереднього порушення, наявності постраждалих, явки до суду та поведінки у суді. Перевищення швидкості та проїзд на червоне світло фіксується радаром і підтверджується фотознімком.

На світлофорах розміщені стаціонарні радари і фотоапарати, їх видно і про них відомо всім. У населених пунктах Європейських країн швидкість руху обмежена - 50 км/год, а на деяких ділянках і до 30 км/год. Поза межами населених пунктів обмеження залежить від законодавства кожної країни і становить 80-100 км/год. На автомагістралях, окрім Німеччини та Швейцарії, швидкість руху не повинна перевищувати 120, а у Франції 130 км/год [6].

Британська компанія Astucia розробила «транспортні відеоканери», встановила камери зовнішнього відеонагляду, які повинні підвищити безпеку на дорогах, перш за все, за рахунок регулювання швидкості руху. Нові пристрої - це вмонтовані в дорожнє полотно маячки, що світяться, які за допомогою відеоканери визначають швидкість проїжджаючих автомобілів, знос їх покришок і ідентифікує номерні знаки. Пов'язана з комп'ютером камера діаметром 13 см підноситься над асфальтом менше, ніж на 4 мм. Коли швидкість транспортного засобу, що наближається, змінюється, пристрій починає працювати подібно до світлофора - світлодіоди подають автомобілістам світлові сигнали від червоного до зеленого. Дані, отримані завдяки маячкам, не використовуватимуться для стягнення штрафу - це система попередження учасників руху, а не покарання.

Крім того, у Великобританії використовується лазерний пристрій для сканування місця дорожньо-транспортної події, що дозволяє за 5 хв. провести всі необхідні процедури для оформлення документації, пов'язаної з ДТП і встановлення винного водія який порушив правила дорожнього руху. Раніше на ці процедури витрачалося не менше 1 години. Це значно вплинуло на організацію руху на дорогах країни: стало менше заторів, збільшилася їх пропускна спроможність.

Впровадження штучного інтелекту у сферу дорожнього руху може позбавити її від таких небезпечних порушень, як керування транспортним засобом у хворобливому чи

стомленому стані, стані сп'яніння, чи під впливом медичних препаратів, які становлять небезпеку для дорожнього руху. Автоматичне керування автотранспортом сприятиме виключенню багатьох інших умисних і необережних порушень правил безпеки дорожнього руху, що обумовлюють вчинення ДТП: перевищення швидкості руху; виїзд на зустрічну смугу руху; проїзд перехрестя тощо. Але все це, обов'язково треба закріплювати на законодавчому рівні.

Міжнародні дослідження рекомендують здійснювати контроль за дотриманням Правил дорожнього руху разом з іншими заходами такими як: поширення інформаційних брошур, роз'яснення у засобах масової інформації, заохочення законослухняних водіїв тощо. Так, наприклад, у контрольній діяльності поліції США і Канади широко застосовується стратегія «СТЕР», до якої входять три складові: освіта - контроль/санкції - оцінка. Головне полягає в тому, щоб більше навчати учасників дорожнього руху, інформувати їх про роботу поліції, про нововведення у законодавстві, щодо безпеки дорожнього руху [7].

Як свідчать данні Федерального статистичного відомства у Вісбадені, на дорогах Німеччини стало менше дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками. Однією з причин зниження кількості ДТП є «драконівські заходи», щодо злісних порушників правил дорожнього руху. Згідно з німецьким законодавством, недбайливі водії зобов'язані пройти медично-психологічні огляди, під час яких медики та психологи вирішують можливість людини за своїми психологічними якостями керувати автомобілем. Наразі лише небагатьом вдавалося пройти підступний тест з першого разу. Успішно витримує тест менше половини водіїв-порушників, останні ж позбавляються прав назавжди [8].

Іноземний досвід свідчить, що одним із способів аналітично-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є ефективна політика примусу, яка зумовлює принципове зменшення кількості порушень і тяжких наслідків ДТП у європейських країнах.

Наприклад, у Каліфорнії поліція штату до сих пір називається «Дорожньою поліцією», хоча виконує всі поліцейські функції, а американські поліцейські вважаються одними з «найжорсткіших» у світі, бо в них діє презумпція винуватості, тобто щодо кожного зупиненого ними водія висувається припущення, що він може бути небезпечним злочинцем. І справа самого затриманого - довести протилежне. Він зобов'язаний слідувати за тим, щоб водій зупиненого автомобіля чітко дотримувався певних

правил: тримав руки на кермі, не робив різких рухів, а виймаючи посвідчення водія з кишені, чи іншого місця, заздалегідь попереджав поліцейського про свої дії. Будь-яке невиконання одного з цих правил дає право поліцейському на застосування заходів фізичного впливу, та навіть вогнепальної зброї [9].

Така політика «жорсткої поведінки» в Україні, на нашу думку, є завчасною та на даному етапі розвитку нашої держави не дасть бажаного результату, адже головною метою всієї ланки правоохоронної діяльності є попередження та профілактика правопорушень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а більш жорсткі заходи з боку поліцейського можуть викликати в суспільстві негативний резонанс.

Досить високу ефективність в зарубіжних країнах набула автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху. Заслугує уваги досвід реагування на правопорушення, який застосовує поліція США. Кожен патрульний автомобіль обладнаний за останнім словом техніки: дві відеокамери, два відеопрогравача. Всі авто обладнані комп'ютерами. Отримавши сигнал про правопорушення, поліцейський за мить уже бачить, де саме скоєно порушення, бо має електронну карту міста.

Таке оснащення дозволяє реагувати блискавично – впродовж декількох хвилин на місце скоєння злочину прибуває одразу кілька патрульних машин. Наразі такий іноземний досвід запроваджується і діє з часу реформування органів внутрішніх справ та початку створення патрульної поліції [10].

Основний акцент в міжнародному законодавстві робиться на матеріальну відповідальність порушників дорожнього руху. Це не тільки великі штрафи, але і конфіскація автотранспортних засобів, позбавлення водійських прав, прив'язка кількості і тяжкості наслідків правопорушень впливає на вартість обов'язкової щорічної страховки автомобіля.

Наприклад, в Німеччині, якщо водій набирає за рік штрафні бали за вчинені порушення правил дорожнього руху, вартість його страховки, яка складає до 1000 євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1000 євро, на третій – на 2000 євро. При зарплаті 3000 – 5000 євро – це істотні витрати, які може собі дозволити не кожен німець. Тому деякі з порушників вимушені цілий рік не користуватися автомобілем, щоб не оплачувати вартість страхового полісу. У зарубіжному законодавстві позначився і новий підхід до начислення штрафів за порушення правил дорожнього руху: сума штрафу ставиться в пряму залежність від:

- місячного окладу порушника або мінімального заробітку, встановленого в країні (у Фінляндії при заробітку водія нижче 50\$ штраф не стягується);

- річному доходу порушника; від 2-х до 10 разів збільшені мінімальні штрафи за особливо небезпечні порушення на дорозі [10];

Міжнародні експерти зазначають, що в нашій країні активізувалася робота у сфері безпеки дорожнього руху. Впроваджено урядову програму: Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року, напрацьовано нові та внесені зміни до вже діючих законів та нормативно-правових актів, щодо державного регулювання та управління у сфері транспорту, запроваджено програми ліквідації місць концентрації дорожньо-транспортних пригод. Запропоновано значно підвищити штрафи за перевищення швидкості руху, за керування автомобілем у нетверезому стані, за порушення правил проїзду залізничних переїздів тощо. Були прийняті й інші законопроекти наприклад 3 жовтня 2018 року Кабінет Міністрів України ухвалив рішення щодо впровадження більш сучасних засобів вимірювальної техніки контролю безпеки дорожнього руху, а саме засобів визначення просторово-часових координат транспортних засобів та засобів фото- і відеофіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі, таких як TruCAM або Візир [2].

Реалізація Стратегії додатково дасть змогу: зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, знизити ступінь тяжкості дорожньо-транспортних пригод та їх негативні наслідки; зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від дорожньо-транспортних пригод; посилити інституціональну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху; забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за директивами ЄС; поліпшити стан вулично-шляхової мережі та дорожньої інфраструктури; підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками; підвищити рівень правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху; зберегти здоров'я та потенціал нації [2].

Висновки: Впровадження міжнародного досвіду дозволить нам визначити напрямки діяльності нашої країни у сфері безпеки дорожнього руху з метою запобігання вчиненню правопорушень на дорогах, зменшення рівня травматизму. Питання безпеки дорожнього руху було, є і буде актуальним для будь-якої країни. Україна посідає п'яте місце в

Європі за кількістю загиблих у дорожньо транспортних пригодах. Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та їх травматизм також впливають на економіку України та охорону здоров'я. Застосування позитивного міжнародного досвіду допоможе покращити реалізацію основних пріоритетів на національному, регіональному та місцевому рівнях. Удосконалення національного законодавства можливе лише шляхом застосування найбільш перевірених засобів досягнення стратегічних цілей та завдань.

Література:

1. Подразделения дорожній полиции мира. URL: <http://www.dli.donetsk.ua/news/2019-04-04-1> (дата звернення: 26.09.2019).
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року: Розпорядження КМУ від 14.06.2017 року. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-%D1%80/>. (дата звернення: 26.09.2019).
3. Уголовный кодекс Эстонской Республики. URL: http://estonia.news-city.info/docs/systems/dok_ierxto/index.htm (дата звернення: 26.09.2019).
4. Михайло Берлін. Асоціація безпеки дорожнього руху. URL: http://pap.in.ua/6_2017/74.pdf (дата звернення: 26.09.2019).
5. Михайлова Ю.О. Впровадження в Україні позитивного міжнародного забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: http://pap.in.ua/6_2017/74.pdf (дата звернення: 26.09.2019).
6. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: дис. ... кандидата юрид. наук. Ірпінь, 2004. 64-65с.
7. Щодо впровадження в Україні міжнародного досвіду застосування засобів фото- та відеофіксацій порушень правил дорожнього руху. URL: https://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/bitstream/123456789/588/1/V_6162_02.pdf (дата звернення: 26.09.2019).
8. Strassenverkehrsrecht, aktualisierte Auflage: Berlin; Bonn; Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetzeder Bundesrepublik deutschland). s9-53.
9. Олександр Бітнер. Щоб дороги не були полем бою. URL: <http://ukurier.gov.ua/uk/articles/shob-dorogi-ne-buli-polem-boyu/p/>. (дата звернення: 26.09.2019).
10. Коробкін В.Ф. Конспект лекцій: Безпека дорожнього руху. URL: <https://studfiles.net/preview/5433035/page:5/> (дата звернення: 26.09.2019).