

доповідей конференції у вигляді серії окремих публікацій під єдиною назвою – «Інноваційні конституційні засади забезпечення дотримання правового статусу громадян та інших соціосуб'єктів у контексті дії принципу верховенства права».

1. Верховенство права. Доповідь, схвалена Європейською Комісією «За демократію через право» (Венеціанською Комісією) на 86-му пленарному засіданні. Венеція. 25 – 26 березня 2011 р. URL : [https://www.venice.coe.int/webformsdocuments/default.aspx?pdfid=CDL-AD\(2011\)003rev-ukr](https://www.venice.coe.int/webformsdocuments/default.aspx?pdfid=CDL-AD(2011)003rev-ukr).

2. Кириченко О. А., Тунтула О. С., Ткач Ю. Д. Інновації юриспруденції в забезпеченні журналістської галузі права та медіабезпеки : монографія. Варшава : RS Global Sp.z O.O., 2021. 98 с. URL : <https://monographs.rsglobal.pl/index.php/rsgl/catalog/book/40>.

3. Кириченко О.О., Косаревська О.В. Корінне реформування інституту президента держави, органів прокуратури як його правої руки та всієї системи антиделіктних органів: частина 1. *The Journal of Eastern European Law*. Журнал східноєвропейського права. Міжнар. наук.-метрич. Бази : Index Copernicus International, HeinOnline. 2021. № 95. С. 23–37. URL: http://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2021/12/kirichenko_kosarevskaya_95.pdf.

4. Конституція України : закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141, із змінами, згідно із законом України № 27-ІХ від 3 вересня 2019 р., ВВР, 2019, № 38, ст. 160. [Zakon.rada.gov.ua](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр) : веб-сайт. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр>

5. Новітня концепція реформування судової влади України : навч. посібник. Є.В. Кириленко, С.А. Кириченко, Т.О. Коросташова, Ю.О. Ланцедова, О.С. Тунтула ; за наук. ред. О.А. Кириченка. Миколаїв : Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2010. 60 с.

Ігор КОПОТУН

проректор з міжнародних зв'язків
Академії ГУСПОЛ (Чеська Республіка),
доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України

Микола РУДИК

викладач кафедри поліцейського права
Національної академії внутрішніх справ
(м. Київ, Україна),
кандидат юридичних наук

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

Існування міжнародних нормативно-правових актів, що закріплюють стандарти поведінки учасників дорожнього руху та усіх тих, хто користується автошляхами дає змогу не тільки уніфікувати правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення дорожнього руху не тільки на території певної держави та й у світі загалом, а також удосконалити

внутрішнє транспортне законодавство в частині визначення та закріплення статусу учасників дорожнього руху та приведення його до певних міжнародних стандартів.

Досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності усіх зацікавлених сторін.

В окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху розробляються спеціально створеними національно-технічними й науковими організаціями. Так, у Великобританії існує Науково-дослідна дорожня лабораторія Великобританії, в Австралії – Австралійська рада із дослідження у сфері доріг, у США – Національне управління безпеки дорожнього руху, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху загалом.

Цікавим є досвід Німеччини, де підвищення безпеки дорожнього руху є одним із пріоритетів транспортної політики федерального уряду та Федерального міністерства транспорту, будівництва і міського розвитку (BMVI). Основним партнером Федерального міністерства є Німецька рада з безпеки дорожнього руху, яка об'єднує понад 200 організацій.

У Данії особи, у чийй крові виявлено 0,5 проміле алкоголю, призначають штраф у розмірі одного місячного заробітку, у Швеції та Іспанії таким водіям загрожує тюремне ув'язнення. В Італії 1,5 проміле означає конфіскацію транспортного засобу, який примусово продається з аукціону.

Основний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, але й у конфіскації автотранспортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що так само пов'язано із впровадженням так званої системи штрафних балів, яка діє в Німеччині, США. Це означає, що коли водій набирає за рік штрафні очки за допущені порушення правил дорожнього руху, сума його страховки, яка становить, наприклад, до 1 000 євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1 000 євро, на третій – на 2 000 євро.

Умовою успішного забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в такий спосіб, що особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських, оскільки особистий контакт відсутній, оформлення процедур відбувається у письмовому вигляді чи у формі листів. Наприклад, у Великобританії, коли поліція хоче знати, хто керував автомобілем у момент фотографування, штраф за незнання чи ненадання цієї

інформації перевищує той, який стягується за більшість правопорушень.

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, але і пасажиром, оскільки під впливом радіохвиль, що йдуть з мобільних телефонів, можуть відбуватися збої в роботі електронного устаткування автобусів і трамваїв, що може призвести до аварії. А у Франції з липня 2012 р. кожний водій повинен мати алкотестер (одноразового використання), за його відсутність стягується штраф у розмірі 11 євро.

Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху, основою яких є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення ДТП, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода.

Україною вже зроблено перші кроки на шляху досягнення успішного забезпечення безпеки дорожнього руху, вагомим кроком стала Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року та до 2024 року, однак імплементація міжнародного досвіду в національне законодавство забезпечення безпеки дорожнього руху є вельми актуальною, адже вона дасть змогу вдосконалити реалізацію галузевих пріоритетів на національному, регіональному й місцевому рівнях, уникнути помилок, прорахунків, передбачити шляхи їх вирішення, обрати найбільш ефективні засоби для досягнення поставлених цілей та завдань.

1. Басс В. О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 16 листоп. 2018 р). Кривий Ріг, 2018. С. 19–22.

2. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. URL: <http://www.tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropishchodoupravlinnya-bezpekoyu-dorozhnogo-ruhu>.

3. У Європі посилили правила дорожнього руху. URL : <http://novynar.com.ua/business/221071>.

4. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін. /за ред. Марчіна Свенціцкі. Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.

5. Микулець В. Ю. Інформаційно-правові засади безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2014. № 10. С. 100–103.

6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 черв. 2017 р. № 481-р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80?lang=en>.

7. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.