

УДК 343.346

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.04.2.52>

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА МОЖЛИВОСТІ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ В УКРАЇНІ

Рудик М.М.,*доктор юридичних наук,**старший викладач кафедри управління та адміністрування**Національної академії внутрішніх справ, м. Київ*

ORCID: 0000-0003-1031-9982

e-mail: kriminolog@ukr.net

Рудик М.М. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні.

У статті представлено комплексне дослідження зарубіжного досвіду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, що охоплює приклади провідних країн, зокрема держав-членів Європейського Союзу, країн Північної Європи, Сполучених Штатів Америки, Канади та Японії. Проаналізовано різноманітні інституційні моделі управління дорожньою безпекою, впроваджені у зазначених юрисдикціях, із виокремленням особливостей їх нормативно-правового регулювання, стратегічного планування, міжвідомчої координації та залучення громадськості. Значну увагу приділено інноваційним технологіям, зокрема інтелектуальним транспортним системам (ІТС), цифровим платформам моніторингу та реагування.

Розглянуто стандарти безпечної інфраструктури, профілактичні, комунікаційні та освітні програми, орієнтовані на підвищення відповідальності учасників дорожнього руху. Окремо проаналізовано ефективність правових механізмів впливу на поведінку водіїв, включаючи штрафну політику, систему балів, страхові моделі та правозастосовну практику. Акцентується увага на багатовекторності національної політики безпеки у сфері автотранспорту та визначає ключові її пріоритети: зниження рівня аварійності, модернізація нормативно-правової бази, активізація інвестиційної діяльності у транспортній галузі, розширення міжнародного партнерства, запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників тощо.

У статті обґрунтовано можливості імплементації кращих міжнародних практик в українське правове, інституційне й економічне середовище з урахуванням специфіки вітчизняної правозастосовної системи, наявних фінансових ресурсів та соціокультурних умов. Сформульовано низку практичних рекомендацій щодо реформування національної системи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які включають: удосконалення законодавства, впровадження системи інтегрованого управління дорожнім рухом, цифровізацію процедур державного нагляду та контролю, налагодження сталого партнерства з інститутами громадянського суспільства, розвиток безпечної дорожньої інфраструктури.

Ключові слова: безпека на автомобільному транспорті; дорожній рух; зарубіжний досвід; транспортна політика; інституційне регулювання; державне управління.

Rudyk M.M. Foreign experience in road transport safety and its possibility of its use in Ukraine.

The article presents a comprehensive study of foreign experience in road transport safety, covering examples of leading countries, in particular the member states of the European Union, the countries of Northern Europe, the United States of America, Canada and Japan. Various institutional models of road safety management implemented in the indicated jurisdictions are analyzed, highlighting the features of their regulatory and legal regulation, strategic planning, interagency coordination and public involvement. Considerable attention is paid to innovative technologies, in particular intelligent transport systems (ITS), digital monitoring and response platforms.

Standards of safe infrastructure, preventive, communication and educational programs aimed at increasing the responsibility of road users are considered. The effectiveness of legal mechanisms for influencing driver behavior, including penalty policy, points system, insurance models and law enforcement practice, is separately analyzed. The focus is on the multi-vector nature of the national road safety policy and its key priorities are identified: reducing the accident rate, modernizing the regulatory framework, activating investment activities in the transport sector, expanding international partnerships,

introducing mandatory third-party liability insurance for car owners, etc. The article substantiates the possibilities of implementing best international practices into the Ukrainian legal, institutional and economic environment, taking into account the specifics of the domestic law enforcement system, available financial resources and socio-cultural conditions. A number of practical recommendations are formulated for reforming the national road safety system, which include: improving legislation, implementing an integrated road traffic management system, digitalizing state supervision and control procedures, establishing a sustainable partnership with civil society institutions, and developing safe road infrastructure.

Key words: road safety; road traffic; foreign experience; transport policy; institutional regulation; public administration.

Постановка проблеми. Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є одним із пріоритетних напрямів державної політики розвинених країн, оскільки воно безпосередньо пов'язане з охороною життя і здоров'я громадян, економічними втратами, соціальною стабільністю та якістю інфраструктури. Світова практика доводить, що зниження аварійності, тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та рівня транспортної злочинності є результатом цілеспрямованої, системної й науково обґрунтованої політики, що включає законодавчі, технічні, інституційні та інформаційні інструменти. В Україні, попри наявність низки стратегій і програм, рівень безпеки на автомобільному транспорті залишається незадовільним. Основними проблемами є фрагментарність правового регулювання, слабка координація між суб'єктами безпеки, недостатній контроль за дотриманням правил дорожнього руху, низький рівень транспортної культури та недосконалість інфраструктури.

У зв'язку з цим актуальним завданням є аналіз зарубіжного досвіду організації безпеки на автомобільному транспорті, оцінка ефективності відповідних моделей та механізмів, з метою їх адаптації до українських реалій. Такий підхід дозволить підвищити якість державного управління у сфері дорожнього руху, покращити профілактику правопорушень та зменшити кількість ДТП.

Метою дослідження є всебічне вивчення зарубіжного досвіду забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, визначення ефективних моделей, інструментів і механізмів профілактики транспортних правопорушень, а також формулювання пропозицій щодо їх імплементації в Україні з урахуванням національних правових, інституційних і соціальних особливостей.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та можливості його використання в Україні вивчалися багатьма науковцями, а саме: Т.О. Гуржій, О.О. Звоненко, Я.О. Лакійчук, В.Ю. Микулець, С.Є. Петров, В.Й. Развадовський, Я.Д. Холмянський та інші.

Виклад основного матеріалу. В умовах постійної євроінтеграції суспільства та міжнародного співробітництва України з іншими країнами світу відбувається істотне зближення національної правової системи до міжнародної. Значущість міжнародного права та стандартів для України виявляється у збільшенні числа міжнародних договорів і національно-правових актів за аналогічними предметами регулювання, співвідношенні національного законодавства до міжнародного задля усунення можливих недоліків, прогалин та запозичення міжнародного досвіду у вирішенні певних проблемних питань правового характеру та вдосконалення національного законодавства.

Переходячи до зарубіжного досвіду, варто зауважити, що важливою запорукою підвищення ефективності державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті є його імплементація [1, с. 136-137]. Так вже склалося історично, що в багатьох галузях економіки та сферах соціального життя Україна змушена грати роль «наздоганяючого». Процеси, які вона на сьогодні переживає, проблеми, які вона нині розв'язує, тенденції, які в ній спостерігаються – для провідних країн світу, це, зазвичай, уже частина історії. Досягнення максимального, за світовими мірками, рівня дорожньо-транспортної безпеки – дуже складне завдання, котре потребує величезних зусиль, цілковитої самовіддачі, істотних ресурсних затрат. Але навіть за наявності всіх передумов виконати його буде нелегко, позаяк світові лідери автомобілізації постійно рухаються вперед, ні на мить не зупиняючись у своєму розвитку. Дедалі посилюються вимоги до безпеки транспортних засобів, підвищуються стандарти якості автомобільних доріг, запроваджуються інноваційні технології й прогресивні методики забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Отож, щоб наздогнати передові країни в питаннях організації безпеки на автомобільному транспорті та органічно «влитися» в їх поступальний ритм, недостатньо пройти торованим ними шляхом. Важливо зробити це набагато швидше, якісніше, ефективніше [2, с. 71-72]. І ось тут у нагоді повинен стати багатий іноземний досвід. Саме ґрунтовний аналіз зарубіжної практики дозволяє чітко визначити галузеві пріоритети, уникнути повторення чужих помилок і прорахунків, обирати апробовані та найбільш дієві засоби досягнення стратегічних цілей, точно передбачати наслідки їх застосування.

Попри всю очевидність такого висновку, світовий досвід діяльності правоохоронних органів у запобіганні кримінальним правопорушенням у сфері безпеки на автомобільному транспорті та експлуатації автомобільного транспорту часто лишається поза увагою практиків і науковців. Перші звертаються до нього, радше, в силу існуючих нормативних вимог, аніж з конкретною прикладною метою. Другі – вивчають його лише вибірково, причому критерії вибору країни – об'єкта дослідження здебільшого є невизначеними. У зв'язку з цим виникає потреба системного аналізу засад формування та реалізації політики безпеки на автомобільному транспорті у державах, які: по-перше, мають низькі показники дорожнього травматизму; по-друге, характеризуються достатньою щільністю транспортних засобів [3, с. 173-174].

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 всіх зацікавлених сторін [4, с. 264-265].

Основний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, а й у конфіскації автотransпортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості та серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що, у свою чергу, пов'язано з упровадженням так званої системи штрафних балів, яка діє в Німеччині, США. Умовою успішного забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована таким способом, що особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських, оскільки особистий контакт відсутній, оформлення процедур відбувається у письмовому виді 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 [5, с. 101-102].

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, а й пасажиром, оскільки під впливом радіохвиль, що йдуть з мобільних телефонів, можуть відбуватися збій в роботі електронного устаткування автобусів і трамваїв, що може призвести до аварії [6, с. 494-495]. Сан-Марино – найблагополучніша, з точки зору забезпечення дорожньої безпеки, країна Європи. Попри величезну концентрацію транспортних засобів, на її шляхах і дорогах щороку трапляються не більше як 0,45 тис. ДТП. Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів щодо підвищення безпеки на автомобільному транспорті, основою яких є проведення аналізу чинників, що зумовили виникнення ДТП, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода [7, с. 302-303].

Уругвай посідає друге місце в світі за основними показниками дорожньо-транспортної безпеки. Рівень травматизму (зокрема, смертності), який спостерігається на дорогах цієї невеличкої південноамериканської держави, вчетверо нижчий від середньоконтинентального та увосьмеро, – ніж у географічних сусідів: Бразилії та Аргентині. Ефективність національної політики безпеки на автомобільному транспорті Уругваю забезпечується широким охоптом стратегічного планування. Нідерланди є справжнім острівцем безпеки у вирі європейського автотрафіку. Більшість аварій, які стаються на дорогах цієї держави, не мають фатальних наслідків. І без того низький рівень дорожнього травматизму за останні десять років упав майже на 25 %.

Стосовно ситуації в Україні, то варто звернути увагу на ідею впровадження світової практики на дорогах України у виді інтелектуальних транспортних систем (ITS), які є системами інтеграція сучасних інформаційних і комунікаційних технологій та засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтована на підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту. У світовій практиці існують приклади успішної реалізації схожих проєктів. Так, у ЄС в 1991 р. була створена Європейська Асоціація учасників ринку інтелектуальних транспортних систем (ERTICO), яка представляє собою консорціум, до якого входять всі провідні європейські виробники, зацікавлені в розвитку ринку ITS, громадські організації, представники різних міністерств і відомств, інфраструктурні оператори зв'язку, користувачі та інші організації [8, с. 190-191].

Ще однією підвалиною забезпечення життя та здоров'я осіб є вдала координація діяльності щодо запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням. Тут можна навести приклад сучасної Норвегії, де Міністерство транспорту й комунікацій взяло на себе роль агенції, яка ефективно координує разом із поліцією, Міністерством освіти та досліджень, Міністерством охорони здоров'я й медичних послуг, неурядовими організаціями тощо, діяльність щодо нагляду за зусиллями із забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті. Наступним напрямом запобігання порушенням заходів безпеки на автомобільному транспорті у країнах Європи є реалізація заходів щодо зниження чинників ризику загиблих у ДТП. Серед них можна виділити такі: регулювання швидкісного режиму; боротьба із керуванням у стані алкогольного сп'яніння; використання захисних шоломів; застосування пасивних заходів безпеки. Під впливом об'єктивних чинників, характерних для розвитку економіки європейських країн, складалася й удосконалювалася система забезпечення безпеки на автомобільному транспорті у Фінляндії. Досвід забезпечення безпеки в досліджуваній сфері заслуговує на увагу через досягнуті успіхи. У період з 1970 р. по теперішній час у Фінляндії спостерігається тенденція зниження числа загиблих у ДТП – основного показника аварійності.

Основною умовою досягнутих результатів і подальшого скорочення рівня аварійності є посилення відповідальності дорожніх організацій за утримання доріг і учасників дорожнього руху за порушення ПДР. Крім того, позитивні зрушення в динаміці показників аварійності стали наслідком підвищення ефективності діяльності в усіх напрямках забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, належної організації взаємодії різних державних і недержавних організацій у цій сфері. Як слідує з аналізу нормативних правових актів Фінляндії, основне завдання поліції в сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті – моніторинг дотримання обмеження швидкості та інших ПДР, участь у навчанні учасників дорожнього руху. Крім того, поліція виконує низку додаткових функцій. Наприклад, контроль законності та правильності установки зовнішньої реклами [9, с. 109-110].

Країни-члени ЄС успішно застосовують електронні дорожні знаки (Variable Message Signs (далі – VMS) для регулювання швидкісних режимів і попереджень про ускладнення трафіку, погоди і дорожніх умов здебільшого на перевантажених або аварійних ділянках магістралей. Такі знаки сприяють узгодженню транспортних потоків і збільшують пропускну здатність перевантажених ділянок дороги. Чимало з них розв'язують конкретну проблему, наприклад, попередження про тумани, або систему попередження заторів. Незважаючи на методологічні прогалини оціночних досліджень для різних видів VMS, абсолютно очевидно, що вони сприяють узгодженню транспортних потоків і зменшенню кількості ДТП з постраждалими.

Як показує досвід світових лідерів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, ефективність державної політики в вказаному напрямі, значною мірою залежить від соціально-економічних процесів. Чим продуктивніша національна економіка, чим вищий її ресурсний потенціал, тим більше у влади можливостей для вирішення питань транспортної безпеки. Проте результативність економічної системи, це хоч і важливий, але далеко не єдиний чинник, яким визначається стан безпеки на автомобільному транспорті. Для того щоб політика безпеки на автомобільному транспорті була справді успішною, вона повинна не тільки мати надійний матеріальний фундамент, а й відповідати низці інших важливих критеріїв, зокрема: охоплюватись межами довгострокової національної стратегії; переслідувати конкретні, вимірні цілі, «співзвучні» галузевій проблематиці; бути реалістичною, послідовною, гнучкою, толерантною до викликів часу; ґрунтуватися на багаторівневій системі планових документів, інтегрованих у структуру державного соціально-економічного планування; втілювати комплексний підхід до ціле реалізації (вирішення актуальних проблем безпеки на автомобільному транспорті має здійснюватися одночасно на ідеологічному, нормативно-правовому, економічному, соціальному, організаційному, науковому, технічному та освітньому рівнях); не допускаючи жодних послаблень у боротьбі з антигромадськими виявами, спиратися на переконання, як найбільш демократичний та оптимальний метод соціального управління; органічно поєднувати різні аспекти публічного адміністрування [10, с. 187-188].

Також, у зарубіжному законодавстві є низка позитивних надбань, які варто впровадити в Україні. Слідуючи з цього, обґрунтована необхідність підвищення адміністративної відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та забезпечення охорони транспортних засобів; посилення відповідальності у сфері безпеки на автомобільному транспорті та експлуатації автомобільного транспорту; віднесення деяких складів кримінальних правопорушень (наприклад, ст. 289 КК України) до кримінальних правопорушень проти власності; інші заходи (відведення спеціальних платних місць для стоянок транспортних засобів; будівництво автопаркінгів; забезпечення доріг. Крім того, у зарубіжному законодавстві встановлена наявність поряд із загальними нормами кримінального права загального характеру спеціальних норм, що встановлюють кримінальну відповідальність за тимчасове заволодіння транспортними засобами (Польща, Швеція, Австрія); від-

сутність взагалі у кримінальному законодавстві деяких зарубіжних держав спеціальних норм, що визначають зміст незаконного заволодіння транспортними засобами, – відповідальність за вчинення такого кримінального правопорушення охоплюється змістом правопорушень проти власності.

Висновки. Вивчення зарубіжного досвіду та імплементація європейських стандартів у сфері безпеки руху є пріоритетом наукових та державних програм України. Конкретні приклади – від нормативних ініціатив до організаційних моделей – свідчать про можливість і доцільність адаптації кращих практик. Цей підхід допоможе Україні підвищити ефективність контролю за дорожнім рухом, удосконалити правове регулювання та, врешті-решт, знизити аварійність та негативні наслідки ДТП.

Слід зазначити, про необхідність розширення законодавчої основи дорожньої безпеки шляхом введення стратегічних положень з чітко прописаними планами дій на середньо- та довгострокову перспективу. Запровадити постійне підтримання високих стандартів безпеки одним із пріоритетів транспортної політики. Окрім звичних заходів контролю, потрібно стимулювати впровадження інноваційних технологій та застосування підходів безпечної системи, подібних до концепції Vision Zero.

Доцільно інтегрувати міжнародні й європейські стандарти безпеки та долучитися до відомих міжнародних організацій у цій сфері. Слід ускладнити вимоги до суб'єктів господарювання та водіїв, які претендують на ліцензію чи інші дозволи. Таким чином, інтеграція європейських та інших міжнародних практик, підкріплена власними реформами у законодавстві та організаційній структурі, може суттєво підвищити рівень безпеки дорожнього руху в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Гуржій Т.О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Кіровоград: Тимченко, 2010. 440 с.
2. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола та ін.; за ред. Марчіна Свенціцькі. Київ: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.
3. Рудик М.М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: монографія. Київ, 2023. 445 с.
4. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: монографія. Харків: НУВС, 2004. 284 с.
5. Микулець В.Ю. Інформаційно-правові засади безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2014. № 10. С. 100–103.
6. Холмянський Я.Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП. *Вісник Донецького університету. Серія В: Економіка і право*. Вип. 1. 2007. С. 493–500.
7. Рудик М.М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2023. 443 с.
8. Петров С.Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2010. 242 с.
9. Звоненко О.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2018. 233 с.
10. Лакійчук Я.О. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 3. С. 185–190.