

*Микулець В. Ю.,
кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри кримінального права і правосуддя
Міжнародного економіко-гуманітарного університету
імені академіка Степана Дем'янчука*

ІНФОРМАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

Анотація. У статті проаналізовано міжнародний досвід для вдосконалення інформаційно-правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху, адже належний рівень безпеки дорожнього руху є важливим фактором громадської безпеки в будь-якій країні. У публікації досліджено досвід окремих країн; ефективність заходів підвищення рівня безпеки дорожнього руху реалізується на змінах моделей покращення поведінки учасників дорожнього руху.

Ключові слова: інформаційно-правові засади, безпека дорожнього руху, міжнародний досвід, нормативно-правова база.

Постановка проблеми. Висока аварійність на автомобільному транспорті й тяжкі втрати мають негативні соціальні та економічні наслідки для України. Відносна кількість загиблих у нас усемеро-вдесятеро більша, ніж у розвинених країнах. А тим часом Європейський Союз ухвалив програму щодо зменшення смертності в ДТП на 50% до 2020 р. Найважливіший аспект сучасних міжнародних відносин – потреба змінити ставлення до життя і здоров'я людини.

Застаріла й недосконала нормативно-правова база з питань безпеки руху, недостатня інформованість населення, працівників Укравтодору не може забезпечити зменшення шкідливих наслідків, що викликає невдоволення в суспільстві. Державну програму з безпеки дорожнього руху майже не фінансували [6].

Така ситуація є дуже важкою й потребує того, щоб Світовий банк надав фінансову допомогу українському уряду для реалізації заходів щодо безпеки дорожнього руху.

Мета статті: проаналізувати міжнародний досвід для вдосконалення інформаційно-правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та з'ясувати його ефективність.

Дослідженню міжнародного досвіду профілактики і припинення порушень правил безпеки дорожнього руху присвятили свої дослідження такі зарубіжні учені, як П. Лейленд, В. Лунеев та ін. Відсутність у світовому просторі чітко визначеної одноманітної системи інформаційних норм щодо безпеки дорожнього руху доводять у своїх працях вітчизняні науковці, зокрема Т. Гуржій, М. Корнієнко, В. Мисливий.

Виклад основного матеріалу дослідження. На сьогодні низку заходів щодо покращення безпеки дорожнього руху, в основі яких лежить аналіз і надання оцінки інформації щодо стану безпеки дорожнього руху в тій чи іншій країні з урахуванням соціально-економічних, культурних та психологічних чинників, що впливають на безпеку дорожнього руху і людей, живають країни Європейського Союзу.

В Європі існує низка цільових програм, спрямованих на регулювання дорожнього руху, скорочення аварійності на шляхах, удосконалення інформаційного забезпечення, упровадження новітніх комп'ютерних технологій у діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху, в основі яких лежать Конвенція ООН «Конвенція про дорожній рух» від 08.11.1968 р. [5] та Європейська угода, що її доповнює.

Чинна комплексна політика, зміни в законодавстві та інші заходи Європейського Союзу у сфері безпеки дорожнього руху забезпечують системний підхід до цього. Наразі створена Європейська обсерваторія дорожньої безпеки для поширення інформації, отриманого досвіду, результатів досліджень у сфері дорожнього руху, збирання й аналізу даних [12].

Для підвищення рівня інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно запроваджувати спільні дії, підтримувати зацікавлені сторони з різних сфер, поширювати інформацію серед усіх учасників дорожнього руху, на належному рівні впроваджувати механізм забезпечення безпеки дорожнього руху загалом.

Наразі Швеція стала світовим лідером у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це зумовлено тим, що ще в 60-ті роки минулого століття в цій країні було створене Шведське управління безпеки дорожнього руху, яке є головним у вирішенні питань безпеки дорожнього руху й забезпеченні високого рівня координації та фінансування міжгалузевих заходів у цій сфері.

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 [9].

Норвезьке Міністерство транспорту й комунікацій взяло на себе роль агентства, яке ефективно координує та здійснює нагляд за зусиллями щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на основі багатостороннього інтегрованого підходу. Заручившись підтримкою національних і місцевих структур, воно домоглося дієвого використання всіх наявних ресурсів. Комітет зі зв'язку у сфері безпеки дорожнього руху й Національний форум з безпеки дорожнього руху надають усім сторонам можливість з користю використовувати професіоналізм і досвід один одного через обмін і поширення інформації.

Для забезпечення взаємодії між різними рівнями уряду адміністрація громадських доріг розробила керівництво й керівні принципи, яких мають дотримуватися муніципалітети. Міністерство транспорту та комунікацій аналогічно надає підтримку неурядовим організаціям, таким як Норвезька рада з безпеки дорожнього руху, у їх просвітницької діяльності в школах і дитячих садках. Нарешті, адміністрація громадських доріг розробляє керівні принципи, що вимагають використання всередині неї самої надійних транспортних послуг; приватні компанії теж можуть використовувати ці положення [9].

У Фінляндії тривалими цілеспрямованими зусиллями досягнуто високого рівня інформаційно-правового забезпечення

ня безпеки дорожнього руху, в основі якого лежить стратегія безпеки транспортного середовища й характеристика безпеки транспортного засобу. Забезпеченню безпеки дорожнього руху також сприяють фізичне розділення зустрічних транспортних потоків (розділові смуги) та коригування системи обмеження швидкості.

Основним моментом досягнення такого рівня є здатність людини мінімізувати можливу шкоду від різних зіткнень і допущення нею помилок, тобто, особа, яка прагне дотримуватися правил дорожнього руху (швидкісний режим, засоби безпеки, відмова від вживання алкоголю за кермом), у разі випадку можливої аварії не загине й не буде серйозно травмована.

Наразі у Фінляндії використовують інформаційні системи для автоматичного контролю автотранспорту, тобто створення належних умов для існування безпечних автотранспортних засобів, транспортного середовища та ефективного контролю дорожнього руху, так званий «розумний транспорт». Це є найбільш ефективна система, що дає змогу контролювати швидкість руху й обмежувати можливість керування транспортним засобом у неадекватному стані. Система аварійного оповіщення (eCall) підвищує безпеку, даючи змогу надавати швидку допомогу постраждалим у ДТП [3].

У Шотландії функціонує організація «Безпека дорожнього руху Шотландії», яка фінансується урядом, співпрацює з усіма владними структурами та поліцією у спробі забезпечити координаційний підхід до безпеки дорожнього руху й націлена на розвиток і координацію компанії з безпеки дорожнього руху в Шотландії, а у Швеції діє програма дорожньої безпеки «Мета-нуль», метою якої є уникнення летальних випадків і тяжких травм у результаті дорожніх аварій, визначення завдання й встановлення стандартів ефективності організацій та осіб, пов'язаних із системою дорожнього руху в Швеції [2, с. 86–87].

Заходи щодо вжиття всіх необхідних дій у інформаційно-правовому забезпеченні сфери безпеки дорожнього руху, за аналогією з Україною, здійснюють спеціально створені служби при міністерствах внутрішніх справ. Так, у Республіці Білорусь, Грузії, Вірменії, Узбекистані, Киргизії та Таджикистані цю функцію виконують Державні автомобільні інспекції, в Казахстані, Туркменії та Азербайджані – дорожня поліція.

Одним із дієвих засобів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є висвітлення в засобах масової інформації проблем безпеки дорожнього руху, причин аварій і тяжкості їх наслідків, надання рекомендацій учасникам дорожнього руху щодо уникнення дорожньо-транспортних пригод.

Іноземний досвід доводить, що одним із способів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є ефективна політика примусу, яка зумовила принципове зменшення кількості порушень і тяжких наслідків ДТП у європейських країнах. Така політика в Україні має бути спрямована на вдосконалення системи попереджень водіїв про порушення правил дорожнього руху, документування таких порушень, занесення інформації про порушників до єдиного реєстру, сплати високих штрафів.

Досвід багатьох країн свідчить, що лише завдяки виховній роботі не вдається переконати водіїв не порушувати правила дорожнього руху, дотримуватися основних вимог нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху. Тому, за інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху країни Європейського Союзу ведуть активну політику щодо зменшення осіб, які сідають за кермо у стані алкогольного сп'яніння, шляхом запровадження жорсткої системи покарання.

Так, у Данії особи, у чий крові виявлено 0,5 проміле алкоголю, сплачують 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 [11].

Досвід іноземних країн доводить, що в інформаційно-правовому забезпеченні безпеки дорожнього руху велику роль відіграє інформованість учасників дорожнього руху про стан доріг і дорожньої інфраструктури, рівень оснащення доріг. Наявність такої інформації зводить до мінімуму можливість аварій, максимально захищає користувачів від негативних наслідків і створює належний рівень захисту, удосконалення безпеки дорожнього руху.

В Україні має бути створена єдина, інтегрована інформаційна система управління безпекою дорожнього руху, побудована на єдиних методиках збирання й опрацювання даних. Така система повинна включати впровадження дорожніх знаків, попереджувальних надписів, розмітки, нових світлофорів, які відповідають європейським стандартам. Будівництво надземних і підземних пішоходних переходів та спеціальних велосипедних доріжок значно зменшить рівень травматизму і смертей на дорогах.

Така система повинна містити інформацію про технічний рівень та експлуатаційний стан дороги, її складових: дорожня конструкція, штучні споруди (мости, шляхопроводи, труби, естакади тощо), наявність і стан елементів благоустрою й засобів організації дорожнього руху, геометричні параметри дороги: ширина проїзної частини, узбіччя (у т. ч. їх укріпленої частини); ширина смуги відводу, ширина придорожньої полоси; оцінювання елементів благоустрою доріг, захисних дорожніх споруд, штучних споруд і об'єктів дорожнього сервісу: земельної ділянки, у межах смуги відведення; проїзної частини, у тому числі перехідно-швидкісних смуг, комплексів автобусних зупинок, стоянок і майданчиків для зупинок і відпочинку, заїздів та в'їздів на неї, що не належать до транспортних розв'язок, на різних рівнях; дорожніх комунікацій: власні лінії електропередач та освітлення, лінії зв'язку і їх складові, які є власністю дорожнього господарства й зараховані до цієї дороги; дорожніх датчиків: лічильники транспорту, погодно-кліматичні установки, відеокамери; систем управління дорожнім рухом.

Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року» від 21 березня 2012 р. № 140-р [8], одним із пріоритетних завдань у підвищенні рівня безпеки дорожнього руху є розроблення й введення в дію єдиної автоматизованої інформаційно-пошукової системи обліку порушень правил дорожнього руху. Її запровадження сприятиме зменшенню кількості ДТП і зниженню рівня тяжкості їх наслідків, мінімізації людських втрат та фінансових збитків унаслідок ДТП, підвищення ефективності державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, поліпшення стану вулично-дорожньої мережі й підвищення рівня дотримання правил дорожнього руху його учасниками.

Крім того, у багатьох країнах Європейського Союзу, наприклад, у Королівстві Нідерландів, водії знають, що у випадку систематичного порушення правил дорожнього руху до них будуть застосовуватися заходи виховного характеру: проходження повторного навчання та повторного складання екзамену з правил дорожнього руху для повернення посвідчення водія.

На нашу думку, програми навчання водіїв і екзамен з водіння слід переглянути так, щоб посилити акцент на практичний аспект водіння в інтенсивному русі, створення важких ситуацій під час навчання, що в майбутньому забезпечить поінформованість водія щодо тих дій, які йому необхідно здійснити для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Також дієвим засобом інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є інформування учасників дорожнього руху про збільшення штрафів за перевищення швидкості.

Так, наприклад, перевищення на 20 км/год у Нідерландах тягне за собою штраф 155 євро, на 50 км/год – 510 євро. У Франції порушники мають сплатити 1 500 євро, а найвищі штрафи – в Австрії, там вони сягають 2 180 євро. Жорстких заходів вживають і у Швейцарії, де караються навіть невеликі перевищення швидкості [11].

В Україні нещодавно було проведено реформу щодо системи штрафів за порушення правил дорожнього руху, однак очікуваних результатів поки що вона не дала.

У багатьох країнах вони були досягнуті після встановлення систем відеокамер і спеціальних щитів з інформацією про місце, де такі відеокамери розташовані. Вони реєструють більше правопорушень, ніж поліцейські патрулі, оскільки їх можна встановити в місцях, де поліція не може зупинити автомобіль з причин безпеки.

Однією з умов функціонування інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в такий спосіб, коли особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських або іншим чином, оскільки відсутній особистий контакт, оформлення процедур 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 [10, с. 58].

У Німеччині понад 30 років діє бальна система штрафування порушників правил дорожнього руху, яка є досить ефективною. Кожен учасник дорожнього руху, котрий не виконує правила, заноситься в центральний реєстр, якщо штраф перевищує 40 євро. Окрім цього, нараховуються й штрафні бали. Якщо ви набрали 18 балів, у вас відбирають права. Коли особа набрала 8 балів, їй пропонується взяти участь у спеціальному семінарі, що відбувається у кожній автошколі, після успішного закінчення якого повертаються 4 бали. А в тих, хто має на рахунку 9 і більше балів, після участі в семінарі повертають лише 2 бали. За наявності 14 балів особі пропонується пройти психологічну консультацію. Дані бази не зберігаються все життя, а зникають, якщо за 2 роки особа не набрала нових балів [1].

Забезпечення більш комфортних умов для пішоходів та велосипедистів – невід'ємна частина фінського плану управління безпекою дорожнього руху, що покликаний змінити швидкість режиму у жвавих пішохідних зонах до 30 км/год, розробити конфігурації доріг з метою зменшення швидкості руху, підвищити розуміння дорожніх знаків і розмітки для водіїв, створити сприятливе середовище для пішоходів, виділити й покращити пішохідні, велосипедні маршрути, розвинути взаємодію між місцевою владою і Фінською адміністрацією доріг [4].

У країнах Європейського Союзу ведеться чітке інформування осіб, котрі використовують транспортні засоби, щодо обов'язкового використання пасів безпеки, перевезення дітей у відповідних кріслах та накладання штрафів за невиконання таких приписів. Формально, цей метод діє і в Україні, однак на практиці все більше водіїв нехтують це положення, що створює серйозну загрозу для життя особи.

І хоча Україна зробила низку кроків для посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, внесла певні зміни до законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [7], необхідно також удосконалювати систему контролю, фіксації

та документування фактів порушень правил дорожнього руху з використанням сучасних технічних засобів: радарів, фото-, відеокамер, алкотестерів, зменшити корупцію серед представників державних органів, забезпечити чітке функціонування комплексної програми забезпечення якості автотранспортних послуг, повної відповідності стандартам.

Експерти всього світу попереджають: якщо будь-яка держава буде ігнорувати показники травматизму та смертності на дорогах, дорожньо-транспортних пригод, то з кожним роком на дорогах аварії будуть спричиняти більше смертей, ніж різноманітні захворювання, а автотранспорт погіршуватиме життя людей, а не навпаки.

Законодавче вдосконалення дало змогу багатьом країнам світу досягнути реального зменшення аварійності на дорогах.

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

Висновки. Отже, проаналізувавши міжнародний досвід у сфері забезпечення дорожнього руху, можна зробити висновок про те, що впровадження інформаційно-телекомунікаційних технологій у дорожніх галузях розвинених країн світу мало значний позитивний ефект, підвищило рівень безпеки учасників дорожнього руху, що, у свою чергу, довело про ефективність використання таких технологій.

Першочерговими завданнями для підвищення інформаційно-правової безпеки дорожнього руху є такі: підвищення культури поведінки на дорогах; покращення якості й інфраструктури доріг, створення комфортних умов для руху транспорту і пішоходів, удосконалення проектування, будівництва й експлуатації доріг з урахуванням вимог безпеки; належна підготовка водіїв, підвищення рівня навчання; суворіші покарання за порушення правил дорожнього руху; системне запровадження та належне фінансування заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху; підвищення рівня інформованості населення про питання дорожньо-транспортного травматизму, активна взаємодія із засобами масової інформації; удосконалення роз'яснювальної роботи й освітньої програми, зокрема, у дошкільних і шкільних навчальних установах, у трудових колективах і на підприємствах, серед населення під час нагляду за дорожнім рухом; контроль за дотриманням законів, стандартів і правил у процесі експлуатації транспорту, а також організації різних перевезень, насамперед пасажирських, небезпечних вантажів; активізація міжнародного співробітництва та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

Інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших проблем у всіх країнах світу.

Застосування позитивного досвіду інших країн в інформаційно-правовій сфері безпеки дорожнього руху з адаптацією до реалій в Україні дасть змогу вдосконалити реалізацію галузевих пріоритетів на національному, регіональному й місцевому рівнях, уникнути чужих і своїх помилок, прорахунків, обрати апробовані та найбільш дієві засоби досягнення стратегічних, тактичних і оперативних цілей, завдань та передбачити наслідки їх досягнення й вирішення.

Література:

1. Безпека руху: коли допомагає лише «тест для ідіота» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dw.de/dw/article/0,,3144305,00.html>.
2. Довгополова М.М. Європейський досвід системи забезпечення безпеки дорожнього руху як фактор впливу на процес просторо-

- вого переміщення дорогами України / М.М. Довгополова // Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2009. – № 3. – С. 85–93.
3. Дорожня безпека у Фінляндії: нові технічні рішення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrarticles.pp.ua/avto/14558-dorozhnaya-bezopasnost-v-finlyandii-novye-texnicheskie-resheniya.html>.
 4. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения: за безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://roadsafety.org.ua/assets/files/European%20Status%20Report%20on%20RS_rus_full.pdf.
 5. Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
 6. Гоженко В.І. Проблеми виникнення дорожно-транспортних пригод та дорожно-транспортного травматизму в Україні. Можливості їх вирішення / А.І. Боженко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://aptm.org.ua/wp-content/uploads/2013/09/aptm329-2012.pdf>
 7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 10–11. – Ст. 137.
 8. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 р. № 140-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://search.ligazakon.ua>.
 9. Противостояние «смерти на колесах» – обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии [Электронный ресурс]. – Режим доступу : http://roadsafety.org.ua/assets/files/deathonwheels_Ru.pdf.
 10. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпченко] ; за ред. Марчіна Свенціцкі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
 11. У Європі посилили правила дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://novynar.com.ua/business/221071>.
 12. Welcome to the European Road Safety Observatory [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/index-2.html.

Микулець В. Ю. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід

Анотація. В статті проаналізовано міжнародний досвід для удосконалення інформаційно-правових основ забезпечення безпеки дорожнього руху, ведь належний рівень безпеки дорожнього руху являється важливим фактором громадської безпеки в будь-якій країні. Проведено дослідження досвіду окремих країн; ефективність заходів підвищення рівня безпеки дорожнього руху реалізується на змінах моделей покращення поведінки учасників дорожнього руху.

Ключові слова: інформаційно-правові основи, безпека дорожнього руху, міжнародний досвід, нормативно-правова база.

Mykulets V. Information legal basis road safety: international experience

Summary. The article analyzes the international experience to improve information and legal principles of road safety, as the appropriate level of road safety is an important factor in public safety in any country. In publishing the research experience of individual countries, effects of improving road safety is implemented to model changes to improve the behavior of road users.

Key words: information and legal principles, road safety, international experience, legal framework.