DOI: 10.31359/2079-6242-2024-47-124
УДК 343.9

В. В. Голіна**,** доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID:0000-0001-9166-3472

ВПЛИВ ЗАРУБІЖНИХ ПРАКТИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА КОНЦЕПЦІЇ ЗАПОБІГАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ В УКРАЇНІ*

Постановка проблеми. За останні 15–20 років в Україні було схвалено низку концепцій, стратегій, державних програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на конкретний, як правило, три-чотирирічний період. Дослідження свідчить про те, що розробники таких документів намагаються запровадити у національних стратегіях і державних програмах ідеї, принципи, ключові положення, рекомендації, політичних документів Організації Об'єднаних Націй у зазначеній сфері. У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої Кабінетом Міністрів України від 21 жовтня 2020 року, зазначається, що основним політичним документом у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята ООН 10 жовтня 2019 року щодо концентрації дії та досягнень у галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50%. Вплив цей виявляється як у стимуляції розробки національної стратегії запобігання автотранспортним правопорушенням, так й у сприянні створенню відповідно до стану і структури транспортних правопорушень, її домінуючих чинників/факторів, ступеню активності громадян, їх зацікавленості включитися у сферу подолання смертності і травматизму на дорогах, можливості і спроможності держави запровадити і ресурсно підтримати необхідні заходи, засоби тощо. Вплив зарубіжної практики безпеки дорожнього руху змушує відповідальних суб'єктів вести наукові пошуки власних шляхів і способів розв'язання зазначеної проблеми. Логічним завершенням процесу такого впливу повинна стати вітчизняна концепція безпеки дорожнього руху.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Фрагментарно вплив зарубіжного законодавства і практики його застосування на безпеку дорожнього руху та нормативно-правове регулювання зазначеної сфери в Україні розглядався у публікаціях В. С. Батиргареєвої, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, А. В. Калініної, В. К. Колпакова, О. М. Літвінова, В. А. Мисливого, К. О. Полтави, О. А. Собакаря, С. С. Шрамко та ін. У загальному виді проблему впливу зарубіжної практики щодо скорочення смертності і травматизму від ДТП ґрунтовно піднято і обговорено М. Г. Колодяжним у монографії «Стратегія Vision Zero: уроки для України» (2022), в якій автор підкреслює, що Стратегія Vision Zero (нульова смертність від ДТП) є черговим шансом для України позбавитися ганебного статусу третього світу й покинути, образно кажучи, задвірки цивілізації. Після отримання Україною 22 червня 2022 року статусу кандидата на вступ до Європейського Союзу у нас просто немає іншого шляху, як поступово впроваджувати окремі напрями діяльності, що охоплю-

* *Примітка.* Статтю підготовлено на виконання теми фундаментального дослідження НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації в УРІНТЕЇ № 10565).

ються Стратегією Vision Zero[1]. Окремий пласт утворюють інформаційні джерела у світовому науковому, інформаційно-дорадчому і медійному просторі, що спрямовані на просування, імплементацію і досягнення цілей стратегії Vision Zero у національних практиках безпеки дорожнього руху. Зокрема з огляду на тему, заявлену у назві цієї публікації, виокремимо видання Vision Zero Toolkit[2], де авторами Р. Блекберном, Ен. Бірном, Ер. Фігероа та Т. Рід презентовано інструменти і ресурси для просування Vision Zero науковими і громадськими спільнотами, правозахисними організаціями. Значний масив матеріалів з питань реалізації цілей Vision Zero міститься в інтерактивному мережевому ресурсі[3], де представлено актуальну дорадчу інформацію про наукову, громадську колаборацію, приклади ефективного планування, політики і практики Vision Zero у США. У дослідженні ми послуговувалися міркуваннями і висновками розробників методології стратегії Vision Zero – Л. Ховештадт і В. Бюльман[4], а також узагальнення проблематики дорожньої інфраструктури як умови досягнення нульової смертності на дорогах авторів Х. Ахмед і Р. Магнуссон[5]. Разом з тим, дослідження впливу зарубіжного досвіду убезпечення дорожнього руху в Україні на вибір й обґрунтування найбільш оптимальної концепції потребує широкого наукового дискурсу, ретельного аналізу національних практик з урахуванням важливих аспектів безпеки дорожнього руху, які б ураховували поточні результати і наслідки стрімкого розвитку інфраструктури доріг, транспортних систем, зростання чисельності учасників дорожнього руху з особливими потребами, нозологіями, осіб з інвалідністю, інше.

Мета статті: розкрити механізм впливу зарубіжної практики у сфері безпеки дорожнього руху на вибір й обґрунтування актуальної концепції у відповідній галузі.

Виклад основного матеріалу. Світова спільнота приділяє значну увагу розробці та рішучому впровадженню у галузі безпеки дорожнього руху найбільш оптимальних напрямів розв'язання актуальної проблеми зниження смертності і травматизму від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), формуючи поетапні моделі концептуальних підходів. Основними політичними документами у галузі дорожнього (і не тільки!) руху є: політична заява, прийнята ООН 10 жовтня 2019 року щодо концентрації дій та досягнень у галузі безпеки дорожнього руху наступним десятиліттям до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50%[6]. Щоб досягти такого суттєвого скорочення смертності у ДТП з 2021 по 2030 роки ООН проголошено Десятиріччям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху[7]. Відповідно до завдань, визначених у зазначеній Резолюції Генеральної Асамблеї ООН для досягнення мети щодо зменшення смертності у ДТП Всесвітня Організація Охорони Здоров'я (ВООЗ, англ. World Health Organization (WHO) представила «Глобальний план дій». Важливим компонентом цього плану є дотримання таких вимог, як:

– забезпечення державами-членам політичної прихильності і відповідальності за реалізацію цілей підвищення безпеки дорожнього руху, що практично передбачає розробку і реалізацію національних концепцій, стратегій, планів забезпечення безпеки дорожнього руху за активної участі усіх зацікавлених сторін і ланок влади;

– державам-членам розглянути питання законодавчого нормування і системного наукового обґрунтування ключових факторів ризику (невикористання пасків, приладдя забезпечення безпеки для дітей, перевищення швидкості, керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, керування транспортним засобом у неадекватному стані, неуважність під час керування

[1] Колодяжний М. Г. *Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія* (Право, 2022) 225

[2] *Vision zero toolkit* (Department of Transportation in the interest of information exchange, 2024) 55 <https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2024–04/Vision%20Zero%20Toolkit%20508_0.pdf> (дата звернення: 15.04.2024)

[3] 'What is Vision Zero?' (Visionzeronetwork, 2024) <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/ > (дата звернення: 15.04.2024)

[4] Ludger Hovestadt, Vera Bühlmann. *A Quantum City: Mastering the Generic* (Birkhäuser, 2015) 824

[5] Hawzhen Ahmed, Rolf Magnusson. *Vägprojektering för minskade drifth-och underhållskostnader.* (Borlänge: Högskolan Dalarna, 2006) 48

[6] Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. №1360-р. Документ 1360–2020-р, чинний, поточна редакція від 21.10.2020. URL: https://zakon. rada. gov. ua/laws/show/1360–2020-%D1%80? find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B0+%D0%B7%D0%B0%D1%8F%D0%B2%D0%B0%2C+%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%B9%D0%BD%D1%8F%D1%82%D0%B0+%D0%9E%D0%9E%D0%9D+10+%D0%B6%D0%BE%D0%B2%D1%82%D0%BD%D1%8F+2019+#w1_1 (дата звернення: 15.04.2024)

[7] Резолюція Генеральної Асамблеї ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» URL: A/RES/74/299 (дата звернення: 15.04.2024)

транспортним засобом та вразування інших ризиків);

– піднесення ролі міжнародних документів ООН з безпеки дорожнього руху, їх імплементації у національне законодавство;

– державам-членам рекомендувати посилити роботу щодо забезпечення безпеки і захисту усіх учасників дорожнього руху шляхом створення безпечнішої дорожньої інфраструктури з урахуванням потреб моторизованого і немоторизованого транспорту, інших учасників дорожнього руху, факторів ризику, наявних систем управління дорожнім рухом та іншої інфраструктури з урахуванням географічних особливостей країни тощо[1]. Загалом у зазначеній Резолюції сформульовано 40 вимог і рекомендацій. Усі вони передбачають комплексний підхід під час розробки заходів вирішення проблем безпеки дорожнього руху у межах конкретної держави-члена. Багато уваги приділено питанням удосконалення управління та контролю у сфері дорожнього руху. Зазначимо тут, що аспекту управління та контролю присвячено окрему публікацію автора[2].

Кожна з вимог Резолюції Генеральної Асамблеї ООН за своїм змістом і значущістю може бути розвинута у концепцію, передбачати низку стратегій національного масштабу. З 9 грудня 2020 р. на теренах ЄС діє розроблена і схвалена країнами-членами ЄС Європейською комісією на перспективу до 2050 року Стратегія сталої і розумної мобільності – європейський транспорт на шляху майбутнього[3]. Для її досягнення передбачено втілення десяти комплексних напрямів (10 флагманів – за текстом Стратегії) і Плану дій Європейської комісії щодо фундаментальної трансформації транспортної сфери цих країн. У відповідності до десятого флагману – «Підвищення безпеки на транспорті» – Стратегією наголошується, що безпека транспортної системи є першочерговою і ніколи не повинна ставитися під загрозу. Досягнення небувалої мети – Vision Zero – є можливим за постійних зусиль міжнародних, національних та місцевих органів влади, зацікавлених сторін бізнесу та громадян[4]. Здійснення різноманітних актуальних напрямів і комплексу заходів для підвищення безпеки на транспорті, заявлених у десятому флагманському напрямі[5], вимагає підтримки та відданості з боку всіх суб'єктів транспортного руху. Також передбачено розроблення динамічної «системи сертифікації кібербезпеки для автоматизованих транспортних засобів»[6], яка оновлюється систематично і передбачає сувору відповідність чітко визначеним критеріям. Такі системи сертифікації у свою чергу мають стимулювати виробничу і підприємницьку винахідливість та працьовитість, розроблення інноваційних засобів забезпечення безпеки учасників дорожнього руху[7]. Ці ідеї у вигляді конкретних дій певним чином закладені у національну Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року, схвалену розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року №1360-р[8], і національні стратегії безпеки дорожнього руху США, Великої Британії, Канади, Австралії, Німеччини та інших країнах світу[9].

Отже, ознайомлення із зарубіжною практикою забезпечення безпеки дорожнього руху дає всі підстави стверджувати, що цей досвід здатний значно наблизити Україну до мети Стратегії Vision Zero. Для цього, на думку деяких дослідників, є всі передумови, а саме: наявність нормативно-правової бази у виді прийнятих у країні короткострокових стратегій і державних програм підвищення рівня безпеки у сфері дорожнього руху, що постійно вдосконалюються та враховують нові ситуаційні виклики і ризики; достатній науковий потенціал здатний вести пошук найбільш оптимальних шляхів і способів розв'язання зазначеної проблеми;

---

1 –

2 Голіна В. В. 'Запобігання транспортним правопорушенням в Україні в контексті євроінтеграції' (2022) 4 Науковий журнал Південно-український правничий часопис 61.

3 Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього. Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final Оригінальний документ англійською мовою: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en (дата звернення: 15.04.2024)

4 –

5 –

6 –

7 Колодяжний М. Г., 261–265 ; Голіна В. В., Шрамко С. С. *Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія* (Право, 2023) 26–27.

8 Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року №1360-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360–2020-%D1%80#Text (дата звернення: 13.04.2024)

9 Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. №1287. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287–2020-%D0%BF#Text (дата звернення: 15.04.2024)

вигідне територіальне розташування України, яка є своєрідним коридором між Європою і Азією[1].

Указані передумови мають бути враховані владою для використання інфраструктурного потенціалу, спрямованого на відбудову України й посилення її економічного зростання тощо. Однак цих передумов ледве достатньо для підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Вплив зарубіжних практик забезпечення безпеки дорожнього руху на концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні у контексті стратегії Vision Zero має передусім інтелектуальний характер. Йдеться про національну інтерпретацію уже апробованих моделей безпеки дорожнього руху Vision Zero, тобто створення адекватної часу, стану безпеки, можливості і спроможності конкретної країни оптимальної концепції безпеки з урахуванням принципових приписів Vision Zero. Серед таких приписів можна виокремити ті, що успішно апробовані на прикладі США: апріорне визнання того, що серйозне ДТП можна попередити, а також важливі кроки:

1) публічні відкриті зобов'язання вищих посадовців міста, регіону, країни щодо досягнення цілі Vision Zero для усіх учасників дорожнього руху;

2) міждисциплінарний, комплексний підхід у формуванні робочих груп для розроблення практичних заходів з забезпечення безпеки дорожнього руху;

3) чіткі стратегії з визначенням відповідальних за виконання таких стратегій, власників ідей чи отримувачів проміжних цілей з визначеними строками і показниками ефективності;

4) під час реалізації запланованих дій чи розроблених стратегій важлива інклюзивність і репрезентативність усіх процесів і запроваджених дій, коли забезпечується прозорість вимірюваних показників результатів. Такий підхід сприятиме пожвавленню інвестицій у реалізацію розроблених стратегій і втілення самостійних підтримуючих проєктів;

5) конструктивна співпраця і міжвідомча координація на рівні усієї держави;

6) системний підхід у розробленні і удосконаленні дорожньої інфраструктури для забезпечення безпеки дорожнього руху;

7) управління даними на рівні комплексного урахування факторів ризику, рівня травматизму, інших перетинів інформації щодо рівня бідності району, рівня транзитного пасажиропотоку, демографічні дані тощо;

8) системний зворотний зв'язок із громадськістю через регулярну інформаційно-просвітницьку роботу, проведення семінарів, опитувань, інших способів зворотного зв'язку із громадськістю;

9) прозорість в аналізі і характеристиках процесу досягнення цілі Vision Zero, зокрема регулярна аналітика і звітність про прогрес і перешкоди в реалізації плану дій чи розроблених стратегій.[2]

У Національній стратегії США з безпеки на дорогах (січень 2022 р.) Міністерства транспорту США наголошується, що ціль заходів стратегії – кардинальний вплив на так званий поведінковий фактор учасників дорожнього руху[3]. У Стратегії безпеки дорожнього руху Канади (січень 2016–2025 рр.) зазначається, що життя і здоров'я людини є першочерговими та мають пріоритет над мобільністю й іншими цілями системи дорожнього руху (тобто, життя і здоров'я ніколи не можуть бути обміняні на інші блага у суспільстві; провайдери і регулятори механізму змін у сфері безпеки руху повинні робити все можливе, щоб гарантувати безпеку всіх громадян[4]. Представники влади, бізнесу повинні співпрацювати з учасниками дорожнього руху для досягнення високого рівня безпеки. Програма безпеки дорожнього руху федерального уряду Німеччини на 2021–2030 роки містить принципові положення стосовно того, що ця програма базується на політичному зобов'язанні, яке визначене в коаліційній угоді 2018 року щодо впровадження Концепції Vision Zero як лідера у справі дорожньої безпеки[5].

Зарубіжні практики забезпечення безпеки дорожнього руху для концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні мають цінність у тому, що уже апробовані, є можливість

[1] Колодяжний М. Г.,182–183.

[2] Leah Shahum '9 Components of a Strong Vision Zero Commitment' (Visionzeronetwork, 2022). <https://visionzeronetwork.org/9-components-of-a-strong-vision-zero-commitment/ > (дата звернення: 15.04.2024)

[3] 'National Highway Traffic Safety Administration' (NHTSA, 2024) <https://www.nhtsa.gov/ratings> (дата звернення: 15.04.2024)

[4] 'Zero expectations drive efforts to drastically reduce traffic-related deaths in Canada' (Newswire, Nov 29, 2016) <https://www.newswire.ca/news-releases/zero-expectations-drive-efforts-to-drastically-reduce-traffic-related-deaths-in-canada-603537756.html> (дата звернення: 15.04.2024)

[5] Офіційна сторінка Федерального уряду Німеччини (2024) <https://www.bundesregierung.de/breg-de> (дата звернення: 15.04.2024)

дослідити причинно-наслідкові зв'язки пропозицій, інструментів їх втілення і реальні результати, осмислити суперечності і помилки, які не були враховані на етапі планування, або під час практичної реалізації задуму. У такому форматі вплив зарубіжних практик має цінність через наявність зразка розв'язання проблем безпеки дорожнього руху.

Як зазначалося вище, вплив має переважно інтелектуальний характер. Реальність, дійсність впливу проявляється у використанні його інформаційної авторитетності джерел, походження і інтерпретації практичного досвіду під час обґрунтування оптимальних шляхів і способів забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху. Вплив не заперечує запозичення позитивного зарубіжного досвіду у сфері безпеки дорожнього руху (наприклад, досвід Швеції, Канади, Уругваю, Ірландії), стимулює до творчого підходу до розробки дійсно національної стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні і до майстерності і невідворотності її реалізації, чого зараз бракує[1].

Механізм впливу зарубіжної практики у сфері безпеки дорожнього руху на вибір й обґрунтування актуальної концепції у відповідній галузі в Україні може передбачати:

1. Визначення акценту на суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху на силі переконливості країн-лідерів ЄС у процесі досягнення у цій сфері до 2050 року цілі Vision Zero. Постійна співпраця з міжнародними, національними та місцевими органами влади, зацікавленими сторонами та громадянами є ключовими, якщо хочемо досягти нашої мети – нульового числа смертей від мобільності[2]. Результативність такого визначення акценту вже відчувається в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, в якій зазначається, що цей документ спрямовано на визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у цій сфері розуміння важливості проблеми смертності внаслідок ДТП, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки на дорогах України[3]. Переконливість лідерів країн ЄС та інших держав свідчить про тверду політичну волю покінчити із дорожнім свавіллям і слугує для наших політичних лідерів зразком.

2. Стимулювання творчого підходу до пошуку національної за змістом і європейської за стандартом і духом концепції підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Світовий досвід забезпечення безпеки у цій галузі переконує, що без суттєвої зміни модусу поведінки водіїв та інших учасників дорожнього руху досягти за відносно стислі строки мети скорочення смертності і травматизму від ДТП, як запланованого вітчизняною Стратегією на 30%, неможливо. З погляду на сьогодення безмежний, так би мовити, комплексний багатоцільовий підхід, на якому наполягають прихильники консерватизму у сфері програмування заходів безпеки руху (саме дорожнього руху, а не взагалі транспортних, пов'язаних з нею проблем), заздалегідь приречений на провал[4]. Поспішність у постановці цілей, гонитва за показниками, які поки що не досяжні, породжує їх фальсифікацію, про що вже відмічалося у попередніх публікаціях[5]. Зміна модусу обережності учасників дорожнього руху можлива на шляху розробки національної культурологічної концепції запобігання транспортним правопорушенням[6].

3. Пошук інструментів посилення у суб'єктів, відповідальних за безпеку дорожнього руху, усвідомлення, що краща запобіжна практика – це краща теорія запобігання транспортним правопорушенням, над розробленням якої необхідно постійно розмірковувати фахівцям. В основу зарубіжних практик запобігання автотранспортним пригодам покладені (або адаптовані) такі теорії, як теорія ситуаційного запобігання злочинності (А. Кларк), теорія зменшення можливостей вчинення злочинів, теорія використання сучасних технологій у сфері безпеки дорожнього руху; теорія використання можливостей штучного інтелекту та багато інших[7]. Впровадження в практику запобігання

[1] Голіна В. В. 'Майстерність запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням: метафора чи вимога до запобіжної діяльності' *Організаційно-правове забезпечення національної безпеки в умовах воєнного стану*: Матеріали Всеукр. н.-пр. конф. (м. Кропивницький, 7 липня 2023 р.) 63–66.

[2] Колодяжний М. Г., 261.

[3] Про внесення змін до Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду. Постанова №1102 від 30 вересня 2020 р. Урядовий кур'єр, 04.11.2020. №214.

[4] Голіна В. В. 'Запобігання транспортним правопорушенням в Україні в контексті євроінтеграції' (2022) 4 Науковий журнал Південно-український правничий часопис 59–65.

[5] Колодяжний М. Г., 185.

[6] Голіна В. В., Шрамко С. С., 29–42.

[7] Колодяжний М. Г. *Стратегія зменшення можливостей учинення злочинів: зарубіжні реалії, перспективи за-*

транспортним правопорушенням цих та інших теорій чи їх галузева інтерпретація сприяли скороченню смертності від ДТП в Ірландії, Швеції, Данії та інших країнах.

4. Реалізація принципу пролонгації дії цих важливих для країни документів – необхідна передумова оцінки їх ефективності й удосконалення. На жаль, в Україні така практика ігнорується, і, відверто кажучи, жодна зі стратегій/програм у країні не виконувалася із завершенням президентської каденції.

5. Сприймати як імперативну вимогу ідеї колективної зацікавленості і колективної відповідальності за досягнення стратегічних цілей зменшення, а потім і ліквідація проявів ДТП. У Стратегії сталої та розумної мобільності –Європейський транспорт на шляху майбутнього, цитати з якої нами вже наводилися, Складовими ідеями Стратегії Vision Zero, яка була прийнята парламентом (*підкреслено нами*) Швеції у 1997 році, полягає в тому, що відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху покладається на тих, хто проєктує транспортну систему; управляє транспортними потоками; виробляє транспортні засоби; приймає законодавство у цій сфері. У Стратегіях інших держав (наприклад, Ірландії) наголошується на їх ефективності – результаті сукупності політики, прихильності влади, тобто політичної волі; науковій обґрунтованості; обміні даними між зацікавленими суб'єктами; застосуванні інновацій при здійсненні заходів; партнерстві; забезпеченні необхідного фінансування; активному втручанні правоохоронних органів; широкій медійній підтримці заходів, які виконуються, ін.[1]

6. Активізувати питання про обов'язковість щорічної публічної звітності відповідальних за виконання стратегічних завдань суб'єктів, обговорення досягнутих (чи, навпаки, недосягнутих) цілей, шляхів і способів подолання труднощів, що виникають, необхідність корегування заходів і засобів тощо. У п. 110 Стратегії сталої та розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху майбутнього (грудень 2020 р.) зазначається, зокрема, що європейська транспортна система повинна бути: а) розумною гнучкою та адаптивною до постійно мінливих моделей транспорту та потреб, заснованою на передових технологічних досягненнях, що забезпечить безперебійне, безпечне з'єднання для всіх європейських громадян; б) транспорт має продемонструвати європейську винахідливість та працьовитість, спираючись на передові дослідження, інновації та підприємницьку діяльність тощо[2].

Висновки. Дослідження свідчить про те, що при створенні вітчизняних стратегій, державних програм, планів заходів запобігання автотранспортним правопорушенням їх розробниками створюється наукова концепція розв'язання даної проблеми. На пролонгований процес розробки національної, конкретно галузевої концепції помітний вплив справляє зарубіжна практика розв'язування безпеки дорожнього руху. Вплив ідей, суджень, відповідного досвіду має інтелектуальний характер. Цей вплив може проявляти себе, наприклад, у переконанні щодо необхідності запровадження у сферу безпеки дорожнього руху саме культурологічного напряму їх забезпечення; стимулюванні творчого підходу у його реалізації; посиленні у зацікавлених осіб усвідомлення наукового підходу до цієї справи, колективній відповідальності за досягнення амбітних цілей безпеки, необхідності оцінки ефективності запобіжної діяльності і публічної звітності щодо досягнутих результатів чи причин невиконання запланованих стратегічних цілей тощо. Головне – професіоналізм розробників і зацікавлених осіб у процесі інтерпретації цього впливу під час розробки національної за змістом і європейської за духом концепції культурологічного напряму запобігання транспортним правопорушенням в Україні.

провадження в Україні : монографія. (Право. 2018) 8–41; Голіна В. В. (ред) *Зменшення можливості вчинення злочинів : стратегічний підхід* (Право, 2020) 54–80.

[1] Колодяжний М. Г. *Стратегія Vision Zero: уроки для України*: *монографія.* (Право, 2022) 56–57.

[2] – 265.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Stratehiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini do 2024 roku: skhvalenoi rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21 zhovtnia 2020 roku №1360-r. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360–2020-%D1%80#Text (in Ukrainian)

2. Pro zatverdzhennia Derzhavnoi prohramy pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2023 roku: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21 hrudnia 2020 r. №1287. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287–2020-%D0%BF#Text (in Ukrainian)
3. Pro vnesennia zmin do Poriadku spriamuvannia koshtiv derzhavnoho dorozhnoho fondu: Postanova №1102 vid 30 veresnia 2020 r. Uriadovyi kurier, 04.11.2020. №214. URL : https://ukurier.gov.ua/uk/accounts/login/?next=/uk/archive/ (in Ukrainian)
4. Stratehiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21 zhovtnia 2020 r. №1360-r. Dokument 1360–2020-r, chynnyi, potochna redaktsiia vid 21.10.2020. URL: https://zakon. rada. gov. ua/laws/show/1360–2020-%D1%80? find=1&text=%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B0+%D0%B7%D0%B0%D1%8F%D0%B2%D0%B0%2C+%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%B9%D0%BD%D1%8F%D1%82%D0%B0+%D0%9E%D0%9E%D0%9D+10+%D0%B6%D0%BE%D0%B2%D1%82%D0%BD%D1%8F+2019+#w1_1 (in Ukrainian)
5. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020: A/RES/74/299 (in English)
6. A fundamental transport transformation: Commission presents its plan for green, smart and affordable mobility. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en (in English)

Bibliography

Authored books

1. Hawzhen Ahmed, Rolf Magnusson *Vägprojektering för minskade drifth-och underhållskostnader* (Borlänge: Högskolan Dalarna, 2006)48 (in Swedish)
2. Holina V. V., Shramko S. S. *Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: teoriia ta praktyka zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam* [Culturology of road safety in Ukraine: theory and practice of preventing road traffic offences] : monohrafiia. (Pravo, 2023) <DOI: https://doi.org/10.31359/9789669986870> (in Ukrainian)
3. Kolodiazhnyi M. H. *Stratehiia zmenshennia mozhlyvostei uchynennia zlochyniv: zarubizhni realii, perspektyvy zaprovadzhennia v Ukraini* [Strategy of reducing the possibility of committing crimes: foreign realities, prospects for implementation in Ukraine] : monohrafiia. (Pravo, 2018) 8–41 (in Ukrainian)
5. Kolodiazhnyi M. H. *Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy.* [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine] (Pravo, 2022) 261–265. (in Ukrainian)
6. Ludger Hovestadt, Vera Bühlmann. *A Quantum City: Mastering the Generic.* (Birkhäuser, 2015) 824 (in English)

Edited books

7. Holina V. V. (red) *Zmenshennia mozhlyvosti vchynennia zlochyniv : stratehichnyi pidkhid* [Reducing the possibility of committing crimes: a strategic approach] (Pravo, 2020) 54–80. (in Ukrainian)

Non-authored books

8. *Stratehii bezpeky dorozhnoho rukhu YeS ta zarubizhnykh krain* [Road safety strategies of the EU and foreign countries] : Zb.norm.aktiv : el.vyd. Ukl.: M. H. Kolodiazhnyi. (Pravo, 2023) 57, 79, 118. (in Ukrainian)
9. *Vision zero toolkit* (Department of Transportation in the interest of information exchange, 2024) 55 <https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2024–04/Vision%20Zero%20Toolkit%20508_0.pdf≥ (in English)

Journal articles

10. Holina V. V. ’Zapobihannia transportnym pravoporushenniam v Ukraini v konteksti yevrointehratsii’ [Prevention of transport offences in Ukraine in the context of European integration] (2022) 4 Naukovyi zhurnal Pivdenno-ukrainskyi pravnychyi chasopys 59–65. (in Ukrainian)

Conference paper

11. Holina V. V. ’Maisternist zapobihannia dorozhno-transportnym pravoporushenniam: metafora chy vymoha do zapobizhnoi diialnosti’ [Mastery of road traffic offence prevention: a metaphor or a requirement for prevention activities*]. Orhanizatsiino-pravove zabezpechennia natsionalnoi bezpeky v umovakh voiennoho stanu*: Materialy Vseukr. n.-pr. Konf (m. Kropyvnytskyi, 7 lypnia 2023 r.) 63–66. (in Ukrainian)

Websites

12. ’What is Vision Zero?’ (Visionzeronetwork 2024)**.** <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/≥ (in English)
13. ’9 Components of a Strong Vision Zero Commitment. Leah Shahum’ (Visionzeronetwork 2022) <https://visionzeronetwork.org/9-components-of-a-strong-vision-zero-commitment/> (in English)
14. Official website of the German Federal Government (2024) <https://www.bundesregierung.de/breg-de> (in English)

15. 'National Highway Traffic Safety Administration' (NHTSA, 2024) <https://www.nhtsa.gov/ratings> (in English)
16. 'Zero expectations drive efforts to drastically reduce traffic-related deaths in Canada'(Newswire, Nov 29, 2016) <https://www.newswire.ca/news-releases/zero-expectations-drive-efforts-to-drastically-reduce-traffic-related-deaths-in-canada-603537756.html≥ (in English)

Голіна В. В.

Вплив зарубіжної практики забезпечення безпеки дорожнього руху на національні концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні.

Дослідження свідчить, що в основі національних стратегій і державних програм підвищення безпеки дорожнього руху в Україні їх розробниками закладається певна концепція ідей і суджень. Ці ідеї і судження стосуються розв'язання проблем безпеки, на створення яких суттєвий вплив справляє зарубіжна практика у цій сфері, особливо – країн Європейського Союзу. Однак його поверхневе сприйняття, суперечлива інтерпретація і подекуди – нерозуміння суті призводять до логічної плутанини, змістовної суперечності, цільової розпорошеності тощо, а, врешті-решт, до хибної практики невиконання запланованого і недосягнення навіть мінімуму скорочення смертності і травматизму від дорожньо-транспортних пригод. Виникає проблема адекватності сприйняття впливу зарубіжного досвіду на формулювання національних концепцій забезпечення безпеки дорожнього руху. Частково цій проблемі приділили увагу В. С. Батиргареєва, Т. О. Гужій, С. М. Гусарев, М. Г. Колодяжний, А. В. Колпаков, О. М. Литвинов, В. А. Мисливий, К. О. Полтава, О. А. Собакарь, С. С. Шрамко, Р. Блекберн, Ан. Бірн, Ер. Фігероа, Т. Рід, Л. Шахум. Однак дослідження різновидів впливу на розробку національних концепцій убезпечення дорожнього руху проводиться вперше. Автором зазначено, що на процес розробки національної, конкретно галузевої концепції безпеки дорожнього руху помітний вплив справляє зарубіжна практика. Цей вплив має інтелектуальний характер. Такий вплив може виявлятися через усвідомлення доцільності здійснення культурологічного напряму запобігання дорожньо-транспортним пригодам; визнання потреби у пролонгованому здійсненні стратегій і програм незалежно від владних змін; творчу інтерпретацію конструктивного зарубіжного досвіду у розробці заходів, засобів, обладнання, інновацій у сфері дорожньої інфраструктури розуміння доцільності щорічної публічної звітності суб'єктів виконання заходів державної програми тощо. Висновок дослідження сформульовано таким чином: уважно, розумно і неупереджено ураховувати ці та інші впливові ідеї і досвід зарубіжної запобіжної практики і з їх урахуванням та вітчизняними можливостями й спроможностями створювати національні концепції забезпечення безпеки дорожнього руху.

***Ключові слова**: вплив, зарубіжна практика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, культурологічний напрям, запобігання дорожньо-транспортним пригодам, різновиди впливу.*

Holina V. V.

The influence of foreign practice of ensuring road traffic safety on national concepts of prevention of traffic offenses in Ukraine.

The study shows that a certain concept of ideas and judgments is laid down by their developers in the basis of national strategies and state programs for improving road safety in Ukraine. These ideas and judgments relate to the solution of security problems, the creation of which is significantly influenced by foreign practice in this area, especially by the countries of the European Union. However, its superficial perception, contradictory interpretation and sometimes misunderstanding of the essence lead to logical confusion, content contradiction, target dispersion, etc., and ultimately to the wrong practice of not fulfilling the plan and not achieving even the minimum reduction in mortality and injuries from road traffic accidents. There is a problem of the adequacy of the perception of the impact of foreign experience on the formulation of national concepts of road safety. In part, attention was paid to this problem by V. S. Batyrgareeva, T. O. Guzhii, S. M. Husarev, M. G. Kolodyazhnyi, A. V. Kolpakov, O. M. Litvinov, V. A. Myslivy, K. O. Poltava, O. A. Sobakar, S. S. Shramko, R. Blackburn, An. Byrne, Er. Figueroa, T. Reed, L. Shahum. However, studies of the types of influence on the development of national concepts of road safety are considered for the first time. The author states that the process of developing a national, specifically sectoral road safety concept is significantly influenced by foreign practice. This influence is intellectual in nature. Such an influence can be manifested through awareness of the expediency of implementing the cultural direction of traffic accident prevention; recognition of the need for prolonged implementation of strategies and programs regardless of changes in power; creative interpretation of constructive foreign experience in the development of measures, means, equipment, innovations in the field of road infrastructure, understanding the expediency of annual

public reporting of the subjects of the implementation of measures of the state program, etc. The conclusion of the study is formulated as follows: carefully, intelligently and impartially take into account these and other influential ideas and experience of foreign preventive practice and, taking them into account and domestic opportunities and capabilities, create national concepts of road safety.

***Key words**: influence, foreign practice in the field of road safety, cultural direction, prevention of traffic accidents, types of influence.*

Стаття надійшла до редакції:10.05.2024 р.
Прийнята до друку: 20.05.2024 р.