УДК 342.922 (477)

С. В. Лопатін
здобувач
Донецького юридичного інституту МВС України

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ СТАНДАРТИ ТА ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН У СФЕРІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Протягом останніх двох десятиліть у світі намітилось суттєве переосмислення проблем безпеки дорожнього руху та шляхів їх вирішення, яке базується на основі численних наукових досліджень та кращого практичного досвіду в цій галузі. Це переосмислення знаходить своє вираження в політиці багатьох країн, які все більше враховують рекомендації таких авторитетних міжнародних організацій як ВООЗ, Світовий Банк, Міжнародний транспортний форум, Європейська Комісія, Європейська рада з транспортної безпеки та інші [1].

Сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП один із найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається низьким, про що у своїх звітах зазначали експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку й інших міжнародних інституцій. За останні шість років в Україні зареєстровано майже 170,8 тис. ДТП із постраждалими, в яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб [2].

Такі дані свідчать про необхідність негайного вирішення тих проблемних питань, які сьогодні стоять перед системою державного управління у сфері безпеки дорожнього руху, а саме: недосконаліть національного законодавства; низький рівень взаємодії суб'єктів гарантування безпеки дорожнього руху; неврегульованість державно-управлінських механізмів із питань розподілу територіальної та функціональної сфер компетенції центральних органів державної влади й органів місцевого самоврядування; несвоєчасність і повільність у розробленні стандартів і нових підходів до безпеки дорожнього руху з урахуванням кращого європейського досвіду; неналежне ставлення громадян України до питань безпеки дорожнього руху; низький рівень професійної кваліфікації фахівців із питань безпеки дорожнього руху [3].

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 удосконалення національного законодавства.

Що стосується сфери забезпечення безпеки дорожнього руху, то їх міжнародні стандарти закріплені у певних нормативно-правових актів, підписаних та ратифікованих країнами світу.

Серед чинних нормативно-правових актів, які закріплюють міжнародні стандарти правового статусу учасників дорожнього руху та покликані те тільки полегшити, але й покращити рівень безпеки дорожнього руху, є Конвенція про дорожній рух 1968 року (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01 травня 1971 року та поправками від 28 вересня 2004 року) [5].

Стосовно правового статусу учасників дорожнього руху Конвенція закріплює те, що усі користувачі дороги повинні вести себе таким чином, щоб не створювати небезпеки чи перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей і не завдавати шкоди державному, громадському чи приватному майну.

Стаття 8 Конвенції закріплювала вимоги до осіб, що бажають бути водіями, зокрема: 1) водій повинен володіти необхідними фізичними і психічними якостями, і її фізичний і розумовий стан має дозволяти йому керувати транспортним засобом; 2) водій механічного транспортного засобу повинен мати знання та навички, необхідні для керування транспортним засобом; однак це положення не перешкоджає навчання водінню відповідно до положень національного законодавства; 3) водій повинен контролювати свій транспортний засіб таким чином, щоб бути завжди в змозі належним чином керувати ним. Він повинен знати правила дорожнього руху, приписи в області безпеки дорожнього руху, а також фактори, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських препаратів і керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотиків; 4) водію транспортного засобу слід уникати будь-яких дій, які не пов'язані з водінням.

Також Конвенція встановлює правила поведінки водіїв по відношенню до пішоходів (ст. 21), а саме: 1) якщо рух транспортних засобів на пішохідному переході регулюється світловими дорожніми сигналами або регулювальником, водії повинні

© С. В. Лопатін, 2017

при наявності сигналу, що забороняє рух, зупинитися перед переходом, а коли вони отримують дозвіл продовжувати рух, не заважати пішоходам, які вже вступили на проїзну частину і переходять через дорогу; 2) якщо рух транспортних засобів на переході не регулюється ні світловими дорожніми сигналами, ні регулювальником, водії повинні при наближенні до цього переходу належним чином знизити швидкість, щоб не наражати на небезпеку пішоходів, що вступили або вступають на перехід; в разі необхідності слід зупинитися і пропустити пішоходів; 3) водії, які мають намір проїхати з боку відповідного напрямку руху повз транспортного засобу загального користування, що знаходиться на належним чином позначеній зупинці, повинні знизити швидкість і в разі потреби зупинитися, з тим щоб забезпечити пасажирам громадського транспорту можливість їх посадки або висадки; 4) водії не повинні заїжджати на пішохідний перехід, попередньо не впевнившись, що пішоходи не будуть змушені зупинитися на ньому; 5) водії, які виїжджають на дорогу з придорожньої території або з'їжджати з дороги на таку територію, повинні пропустити пішоходів [5].

Стосовно пішоходів Конвенція про дорожній рух 1968 року закріплює, що до пішоходів прирівнюються особи, які везуть дитячу коляску, коляску для хворого, інвалідну коляску або будь-яке інше транспортний засіб, невеликих розмірів і без двигуна, особи, що ведуть велосипед або велосипед з підвісним двигуном, а також інваліди, що пересуваються в інвалідних колясках, що приводяться в рух ними самими або рухаються зі швидкістю пішохода.

Серед основних обов'язків пішоходів Конвенція закріплює такі (ст. 20): 1) пішоходи повинні по можливості не користуватися проїзною частиною, а якщо вони нею користуються, то вони повинні проявляти обережність, щоб не турбувати і не затримувати без необхідності рух; 2) якщо біля краю проїзної частини дороги є тротуар або узбіччя, придатні для руху пішоходів, останні можуть користуватися ними; 3) при відсутності тротуарів або узбіч або в разі неможливості їх використання пішоходи можуть пересуватися по проїзній частині; якщо є велосипедна доріжка і якщо інтенсивність руху дозволяє це, вони можуть рухатися по цій велосипедній доріжці, що не утруднюючи, однак, рух водіїв велосипедів і велосипедів з підвісним двигуном; 4) поза населеними пунктами пішоходи, що рухаються по проїзній частині дороги, повинні дотримуватися (якщо це не загрожує їхній безпеці і при відсутності особливих обставин) сторони, протилежній стороні, відповідної напрямку руху. Однак особи, які ведуть велосипед, велосипед з підвісним двигуном або мотоцикл, інваліди, що пересуваються в інвалідних колясках, а також групи пішоходів, очолювані керівником або представляють собою хід, повинні дотримуватися сторони проїжджої частини дороги, відповідної напрямку руху. За винятком маніфестацій, пішоходи, що рухаються по проїзній частині, повинні по можливості рухатися ланцюжком, один за іншим, якщо цього вимагає безпека руху, зокрема в разі поганої видимості або високої інтенсивності руху транспортних засобів; 5) пішоходи не повинні перетинати проїзну частину дороги, не прийнявши запобіжні заходи; вони повинні користуватися пішохідними переходами, якщо такі є поблизу; 6) якщо на пішохідному переході є світлові та звукові сигнали для пішоходів, останні повинні слідувати вказівкам цих сигналів, якщо на пішохідному переході немає таких знаків або сигналів, але рух транспортних засобів регулюється світловими дорожніми сигналами або регулювальником, пішоходи не повинні виходити на проїзну частину, поки світловий сигнал або жест регулювальника дозволяє рух транспортних засобів; 7) під час переходу проїзної частини поза пішохідним переходом, позначеного розміткою або відповідним знаком або сигналом, пішоходи не повинні виходити на проїжджу частину, не впевнившись в тому, що вони можуть зробити це не утрудняючи руху транспортних засобів. Пішоходи повинні переходити проїзну частину дороги під прямим кутом до її осі. Вийшовши на проїзну частину дороги, пішоходи не повинні подовжувати свій перехід, затримуватися або зупинятися на ній без необхідності [5].

Стаття 27 Конвенції 1968 року закріплює також обов'язки велосипедистів. Так, велосипедистам забороняється: 1) пересуватися, не тримаючись за руль, використовувати інші транспортні засоби в якості буксира, перевозити, буксирувати або штовхати предмети, які можуть перешкодити управлінню або становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху. Аналогічні положення застосовуються до водіїв велосипедів з підвісним двигуном і мотоциклів, але, крім цього, вони повинні тримати кермо обома руками, за винятком тих випадків, коли необхідно подати сигнал; 2) водіям велосипедів і велосипедів з підвісним двигуном забороняється перевозити пасажирів; окрім як на додатковому сидінні (сидіннях), обладнаному на велосипеді. Водіям мотоциклів дозволяється перевозити пасажирів тільки в колясці (якщо така є) і на додатковому сидінні, яке може бути обладнано позаду водія; 3) при наявності велосипедних смуг руху або велосипедних доріжок велосипедистам слід рухатися саме по ним; 4) під час руху користуватися захисними шоломами [5].

Зазначений нормативно-правовий акт закріплював правила розташування водіями транспортних засобів на дорозі; правила обгону та руху рядами; вимоги щодо безпечної швидкості та дистанції; правила проїзду перехресть, зупинки

та стоянки транспортних засобів, вимоги до пасажирських перевезень, правила користування світловими та звуковими приладами та умови допуску транспортних засобів до руху на дорозі (обладнання, технічний стан автомобіля) [5].

Також у 1968 році у м. Вена була прийнята Конвенція про дорожні знаки та сигнали, яка була прийнята країнами-учасницями з метою уніфікації дорожніх знаків. Даною конвенцією, окрім термінів, затверджених раніше Конвенцією про дорожній рух, надається термін поняття «водій», яка означає будь-яку особу, що керує транспортним засобом, автомобілем тощо або веде по дорозі худобу, стада запряжних, в'ючних або верхових і в'ючних тварин [5].

Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 року визначила не тільки категорії дорожніх знаків, але й їх перелік, що відноситься до кожної із категорій окремо. Так, усі дорожні знаки поділені Конвенцією на попереджувальні, знаки пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, знаки сервісу, а також таблички до дорожніх знаків. Даний поділ, види та перелік знаків були закріплені у національному законодавстві України при прийнятті та затвердженні Правил дорожнього руху. Кожен учасник дорожнього руху повинен керуватися та дотримуватися вимог дорожніх знаків та розмітки, невиконання яких потягне за собою адміністративну відповідальність відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення [5].

Постійне зростання автомобільних потоків між європейськими державами, а також небезпека, з якою пов'язане порушення правил, норм і стандартів у сфері транспортної безпеки зумовило підписання Європейської Конвенції про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху (м. Страсбург, 30 листопада 1964 року, набула чинності 18 липня 1972 року). Також метою прийняття даної Концепції було зміцнення союзу між європейськими державами, налагодження співпраці для більш ефективного покарання за порушення правил дорожнього руху, скоєних на територіях зазначених країн [6].

Європейська концепція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху визначила перелік порушень на транспорті, за вчинення яких особа буде притягнута до відповідальності незалежно від країни-перебування, а саме: 1) ненавмисне вбивство або нанесення тілесних ушкоджень в результаті дорожнього руху; 2) втеча (приховування) з місця події, тобто порушення зобов'язань, покладених на водія в разі дорожньо-транспортної пригоди; 3) водіння автомобіля особою в стані сп'яніння або під впливом алкоголю; під впливом наркотиків або препаратів, що мають аналогічну дію; нездатного вести машину в результаті надмірної втоми; 4) водіння моторного автомобіля без страхового покриття, що гарантує громадянську відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам в зв'язку з використанням автомобіля; 5) відмова підкоритися приписам співробітника органів дорожнього руху; 6) недотримання правил, що стосуються: швидкості автомобіля; місця автомобіля в русі та напрямки руху, зустрічного руху, обгону, зміни напрямку і подолання залізничних переїздів; переваги в русі; переважного права проїзду деяких автомобілів – пожежних, швидкої допомоги, поліції; недотримання сигналів і дорожньої розмітки, особливо сигналу «Стоп»; стоянки і зупинки автомобілів; права проїзду автомашин або певних категорій автомашин (негабаритними чи нестандартними); устаткування, що забезпечує безпеку автомобілів і їх вантажу; освітлення автомобіля і використання світлових приладів; вантажу і вантажопідйомності автомашин; реєстрації автомобілів, номерних знаків і знаків, що вказують на країну реєстрації; 7) керування автомобілем без відповідних документів [6].

Також, нормативно-правовим актом, розгляду якого слід приділити увагу при дослідженні міжнародних стандартів адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху є Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами від 03 червня 1976 року [7].

Так, держави-члени Ради Європи, беручи до уваги значну кількість дорожніх пригод та їх серйозні наслідки; вважаючи що: для забезпечення дорожньої безпеки в надзвичайно важливим є здійснення боротьби з дорожніми правопорушеннями адекватними засобами; для досягнення цієї мети одним з ефективних засобів, крім заходів щодо попередження і кримінальному покаранню, є позбавлення права керування автомототранспортними засобами; вважаючи, що масштаби міжнародного дорожнього руху обумовлюють інтенсивні зусилля, що направляються на гармонізацію національного законодавства і забезпечення того, щоб рішення про позбавлення права на управління автотранспортним засобом мали силу і за межами тієї держави, в якому вони були винесені, підписали Конвенцію про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами та домовилися про наступне: Договірна Сторона, яка винесла рішення про позбавлення водійських прав невідкладно повідомляє про це Сторону, яка видала водійські права, а також Договірній Стороні, яка на чиїй території зазвичай проживає правопорушник. Договірна Сторона, яка отримала повідомлення про позбавлення водійських прав, може відповідно до свого законодавства винести рішення про позбавлення водійських прав, яке вона могла б вважати корисним, якби факти і обставини, що зумовили рішен-

ня іншої Договірної Сторони, мали місце на її території. Договірна Сторона, якій було адресовано повідомлення, на прохання надає інформацію про будь-яких кроки, зроблені в результаті повідомлення [7].

Також, Європейськими країнами були підписані Конвенції про порядок перевезення певних видів вантажів, тим самим закріплюючи їх міжнародно-правові стандарти та вимоги до перевізників (у тому числі водіїв), виконання яких сприятиме забезпеченню безпеки дорожнього руху на територіях країн-учасниць конвенцій.

Так, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 19 травня 1956 року вносить одноманітність в умови договору міжнародного перевезення вантажів по дорогах і, зокрема, в умови, що стосуються необхідних для таких перевезень документів і відповідальності перевізника. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, коли місце навантаження вантажу і місце доставки вантажу, що зазначені в контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких принаймні одна є її учасницею. Разом з тим, дія Концепції не застосовується до перевезень, що здійснюються відповідно до міжнародної поштової конвенції; до перевезень небіжчиків, а також до перевезення меблів чи домашнього приладдя [8].

Конвенція закріплює порядок складання та виконання договору про перевезення вантажів; порядок послідовного перевезення вантажу декількома перевізниками; відповідальність перевізника; порядок надання позову про неякісне надання послуг; умови, за якими договір про перевезення вважається недійсним.

Ще один міжнародний документ, який має вагоме значення у забезпеченні безпеки дорожнього руху при перевезенні певних видів вантажу, є Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 вересня 1957 року, підписання якої було покликано збільшити безпеку міжнародних дорожніх перевезень небезпечних вантажів [9].

Міжнародне перевезення небезпечних вантажів вирішується за умови дотримання вимог цієї Угоди, яким повинні відповідати вантажі, зокрема вимог, що стосуються їх упакування, маркування, конструкції, устаткування та руху транспортного засобу, що перевозить вантажі. Проте, небезпечні вантажі, що не допускаються до перевезення не повинні бути предметом міжнародних перевезень.

Перевезення небезпечних вантажів, стосовно яких застосовується дана Угода, є предметом внутрішньодержавних, міжнародних розпоряджень, а також предметом міжнародної торгівлі [9].

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 [4, с. 21].

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 [10].

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 [11].

У Данії особи, у чиїй 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 [12].

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, у свою чергу, 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 [13].

Умовою успішного забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в таким 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 [14, с. 58].

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, але і пасажирам, 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 [15].

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 дорожньо-транспортних пригод, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода [16, с. 105].

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 [17], однак імплементація міжнародного досвіду в національне законодавство забезпечення безпеки дорожнього руху є доцільною, 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.

Література

1. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. 2015. URL: http://tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodo-upravlinnya-bezpekoyu-dorozhnogo-ruhu.

2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р.: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 черв. 2017 р. № 481-р. *Урядовий кур'єр*. 2017. № 138.

3. Товстуха С. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 12. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=230

4. Бронштейн Л. А., Шульман А. С. Экономика автомобильного транспорта: учебник. Москва: Транспорт, 1976. 184 с.

5. Конвенція про дорожній рух від 8 листоп. 1968 р. *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041

6. Європейська Конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху від 30 листоп. 1964 р. URL: http://hrlibrary.umn.edu/euro/Rets52.html

7. Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами від 3 черв. 1976 р. URL: https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=0900001680076ddb

8. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 19 трав. 1956 р. URL: https://www.transconsult.by/files/kdpg.pdf

9. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 верес. 1957 р. *Верховна Рада України*. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217

10. Противостояние «смерти на колесах» – обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии. URL: http://roadsafety.org.ua/assets/files/ deathonwheels_Ru. pdf.

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

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

13. Правовое регулирование дорожного движения, его безопасности в зарубежных странах. URL: http://auto016.ru/materials/interesting/pravovoe-regulirovanie-dorozhnogo-dvizheniya-ego-bezopasnosti-v-zarubezhnykh-s.

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

15. Наличие алкотестера у французского водителя станет обязательным. URL: http://mirfactov.com/nalichie-alkotestera-u-frantsuzskogo-voditelya-stanet-obyazatelnyim/.

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

17. 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

Анотація

Лопатін С. В. **Міжнародно-правові стандарти та досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху.** – Стаття.

У статті досліджено міжнародно-правові стандарти та законодавче забезпечення країн Європейського Союзу щодо регулювання безпеки дорожнього руху, скорочення аварійності на дорогах, удосконалення інформаційного забезпечення, упровадження новітніх

комп'ютерних технологій у діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху.

Ключові слова: адміністративно-правовий статус, учасники дорожнього руху, безпека дорожнього руху, міжнародно-правові стандарти.

Аннотация

Лопатин С. В. **Международно-правовые стандарты и опыт европейских стран в сфере правового регулирования безопасности дорожного движения.** – Статья.

В статье исследованы международно-правовые стандарты и законодательное обеспечение стран Европейского Союза по регулированию безопасности дорожного движения, сокращению аварийности на дорогах, совершенствованию информационного обеспечения, внедрению новейших компьютерных технологий в деятельность органов, которые призваны обеспечить безопасность дорожного движения.

Ключевые слова: административно-правовой статус, участники дорожного движения, безопасность дорожного движения, международно-правовые стандарты.

Summary

Lopatin S. V. **International legal standards and experience of European countries in the field of legal regulation of road safety.** – Article.

The article examines international legal standards and legislative support of the European Union countries for regulating road safety, reducing traffic accidents on roads, improving information support, and introducing the latest computer technologies into the activities of bodies that are designed to ensure road safety.

Ukraine has already taken the first steps towards achieving successful road safety, a significant step was the Strategy to improve road safety in Ukraine 2020. The implementation of international experience in national legislation to ensure road safety is appropriate, because it will improve the implementation of sectoral priorities at the national, regional and local levels, avoid mistakes, miscalculations, provide ways to solve them, choose the most effective means to achieve goals and objectives.

Key words: administrative and legal status, road users, road safety, international legal standards.