

УДК 342.9 (477)
DOI <https://doi.org/10.32840/pdu.2022.4.33>

А. М. Анохін

здобувач кафедри адміністративного та конституційного права
Запорізького національного університету

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ТА ІНШІ ЗАСОБИ ПРОФІЛАКТИКИ ДТП В США ТА КРАЇНАХ ЄС: ПОЗИТИВНИЙ ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

Наукова публікація присвячена дослідженню адміністративно-правового механізму профілактики дорожньо-транспортних пригод в США та країнах ЄС, а також визначенню можливості та доцільності впровадження відповідного позитивного досвіду в національне законодавство та юридичну практику. Методологія даної публікації ґрунтується на поєднанні філософських, загальнонаукових та спеціально-юридичних методів дослідження, серед яких більшою мірою використовується методологія порівняльного правознавства.

Зазначається, що в країнах ЄС застосовуються такі адміністративно-правові засоби профілактики ДТП як: встановлення диференційованих ставок податків в залежності від ваги автомобіля та підвищення податків на пальне, що стимулює виробників випускати легкі, економні, та відповідно більш безпечні для пішоходів та інших учасників дорожнього руху автомобілі; адміністративно-правова регламентація створення в центральних частинах міст районів, де взагалі заборонений рух автомобільного транспорту, що унеможливує порушення правил дорожнього руху; адміністративно-правова регламентація заборони паркування автомобілів вздовж вулиць у населених пунктах в нічний час, чим забезпечується краща видимість пішоходів та інших учасників дорожнього руху; податкове стимулювання розвитку громадського залізничного транспорту, що зменшує навантаження на автомагістралі та зменшує ризик масштабних аварій тощо.

Акцентується увага на позитивному досвіді країн ЄС щодо запровадження жорстких санкцій за грубі порушення правил дорожнього руху та керування транспортним засобом у стані сп'яніння, про ефективність яких свідчить офіційна статистика смертності на дорогах.

Виділяється позитивний досвід США щодо безпечного системного підходу для забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики ДТП, а також функціонування окремого урядового органу публічної адміністрації, який опікується безпекою дорожнього руху, а саме, Національної адміністрації безпеки дорожнього руху США (National Highway Traffic Safety Administration).

Підкреслюється важливість подальшого дослідження даної теми з метою узагальнення та запозичення найкращого позитивного досвіду зарубіжних країн у сфері профілактики ДТП.

Ключові слова: зарубіжний досвід, дорожньо-транспортна пригода, профілактика, безпека дорожнього руху, автоматизація, інноваційні засоби, посилення відповідальності.

Вступ. Зростання кількості ДТП у багатьох цивілізованих країнах пов'язано із збільшенням автопарку та швидкісних характеристик автомобілів. Значну роль відіграє також зняття обмежень, встановлених на час світової пандемії коронавірусу. Проте, в більшості країн ЄС навпаки спостерігається зниження кількості ДТП завдяки комплексному адміністратив-

но-правовому впливу на учасників дорожнього руху, а також застосуванню інноваційних технічних засобів побудови та регулювання функціонування транспортної інфраструктури.

Так, у Європі кількість смертей у результаті ДТП упевнено знижується за останні 10 років. Наприклад, в результаті порушень правил дорожнього руху в усьому ЄС

у 2020-му році загинули 18 844 людини, що на 10 847 менше, ніж 2010-го (-37%). Таким чином, за цей період на дорогах ЄС загинуло на 56 305 осіб менше, ніж було б, якби смертність залишалася на такому самому рівні, що й 2010 року [1].

Водночас, у США 2020 році жертвами дорожньо-транспортних пригод стали понад 38 тисяч американців, що є рекордним показником за останні 14 років. У другій половині 2020 року, одночасно зі зняттям частини обмежень, пов'язаних із пандемією COVID-19, у США різко зросла кількість ДТП зі смертельними наслідками. Про це йдеться в опублікованому звіті Національної адміністрації безпеки дорожнього руху (NHTSA). Кількість смертей на автомагістралях досягла найвищого рівня з 2007 року.

Отже, за весь 2020 рік жертвами ДТП у Сполучених Штатах стали 38 680 осіб, що на 7,2%, або майже на 2600 осіб більше, ніж у 2019 році, хоча при цьому річний обсяг поїздок, що розраховується за милі, скоротився на 13%.

Коефіцієнт смертності внаслідок аварій становив 1,37 смертей на 100 мільйонів миль – востаннє така висока смертність відзначалася у 2006 році. У другій половині 2020 року кількість смертей внаслідок ДТП зросла більш ніж на 13% порівняно з аналогічним періодом 2019 року. У NHTSA вважають, що основними причинами зростання смертності стали порушення правил водіння, перевищення швидкісного режиму та відмова від використання ременів безпеки.

Смертність автомобілістів, які в момент аварії не були пристебнуті ременями безпеки, зросла на 15%, кількість смертей, пов'язаних із перевищенням швидкості, зросла на 10%, а кількість смертельних аварій за участю водіїв у стані сп'яніння збільшилася на 9% [2].

За даними Національної адміністрації безпеки дорожнього руху (NHTSA), з початку пандемії COVID-19 кількість смертей внаслідок дорожньо-транспортних пригод різко зросла. У 2021 році кількість ДТП зі смертельними наслідками зросла на 10,5%, кількість загиблих становила 42 915 осіб. Це найвищий річний показник із 2005 року. Кількість загиб-

лих пішоходів збільшилась на 13% – до 742 осіб, що є максимальним показником з 1981 року. За даними NHTSA, кількість загиблих велосипедистів зросла на 5% і становила 985 осіб, що є максимальним показником з 1980 року.

Після того, як влада стала скасовувати обмеження, введені у зв'язку з пандемією, кількість смертей внаслідок ДТП не зменшилась. За перші три місяці 2022 року кількість смертей внаслідок ДТП підскочила в США приблизно на 7% до 9560 осіб (на 21%, порівняно з 7893 смертями за той же період 2020 року), що є найбільшим показником за перший квартал з 2002 року [3].

В Україні за 30 років незалежності в ДТП загинули майже 180 тисяч осіб; ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років і другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років. Зокрема, згідно із даними, які наводяться у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року тільки у 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років [4].

Показово, що навіть в умовах воєнного стану кількість ДТП суттєво не зменшилась (враховуючи зменшення на певних дорогах держави транспортних засобів та, відповідно, інтенсивності дорожнього руху, окупацію територій тощо). Так, за 2022 рік в Україні трапилось 18 628 ДТП із потерпілими, у яких загинула 2791 особа та 23 145 людей отримали травми [5].

Таким чином, актуальність дослідження досвіду США та ЄС у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху має як теоретичне, так і практичне значення для удосконалення національного законодавства та юридичної практики у даній сфері суспільних відносин.

Різні аспекти дорожньо-транспортних пригод та проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник [6], В. Введенська [7], С. Гусаров [8], М. Долгополова [9], М. Лазаренко [10], А. Філіппов [11] та інші відомі фахівці.

Загальній характеристиці адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокурєнко та А. Стрижак [12]. Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху дослідила О. Салманова [13].

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували І. Горбачева [14], Д. Козар [15], О. Шумейко [16] та інші науковці.

Проте, дослідження нового позитивного зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху в США та країнах ЄС потребує окремого дослідження, що актуалізує підготовку даної публікації.

Постановка завдання. Метою наукової публікації є дослідження позитивного досвіду застосування адміністративно-правових та інших засобів профілактики ДТП в США та країнах ЄС, а також визначення можливості та доцільності впровадження відповідного позитивного досвіду в національне законодавство та юридичну практику.

Методологія даної публікації ґрунтується на органічному поєднанні філософських (приймів та законів діалектики, принципів об'єктивності та історизму), загальнонаукових (системного та структурно-функціонального методів, приймів логіки та соціологічного методу) та спеціально-юридичних методів дослідження (формально-юридичного, юридичного моделювання, юридичної статистики). Враховуючи тему публікації більшою мірою використовується методологія порівняльного правознавства.

Результати дослідження. Як було зазначено вище, статистика ДТП свідчить про системні проблеми в механізмі адміністративно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в США.

Так, у відкритому листі до американських водіїв, опублікованому NHTSA у січні 2021го, говорилося, що загалом минулого

року кількість водіїв у країні знизилася, проте «ті, хто продовжив їздити, стали більше ризикувати, потрапляючи у ДТП зі смертельними наслідками. Безвідповідальне та незаконне керування автомобілем у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння ставить під загрозу не лише ваше життя, а й життя інших людей».

Директор Асоціації керівників безпеки дорожнього руху Джонатан Адкінс заявив, що «на жаль, у США вже третій рік поспіль спостерігається зростання кількості смертей на дорогах».

Експерти вважають, що деякі автомобілісти стали поводитися на дорозі більш ризиковано через меншу завантаженість автомагістралей минулого року. Дані також свідчать про те, що минулого року значно зросла кількість серйозних аварій, пов'язаних із вживанням наркотиків чи алкоголю [2].

Оскільки під час пандемії на дорогах США поменшало людей, деякі автомобілісти почали думати, що поліція рідше виписує штрафи, кажуть експерти. Ймовірно, це призводить до ризикованішої поведінки людей на дорогах [3].

К. Нагорна зазначає, що низькі показники безпеки дорожнього руху в США є окремою проблемою: коефіцієнт загиблих в ДТП мешканців США складає 11,4 на 100 000 населення у 2020 році, і ця цифра перевершує такі країни, як Іспанія (2,9), Ізраїль (3,3) і Нова Зеландія (6,3). На відміну від більшості розвинених країн, за останні два десятиліття (зокрема під час пандемії) дороги США стали ще більш смертоносними, особливо для людей, які не мають власного автомобіля. Минулого року в США загинуло найбільше пішоходів за 40 років, а кількість смертей серед велосипедистів зросла на 44% з 2010 по 2020 рік [17].

Звичайно, проводячи такі порівняння необхідно враховувати загальну кількість транспортних засобів у країні та інтенсивність руху (рівень концентрації автомобільного транспорту у мегаполісах), яка у США є надзвичайно високою. Проте, така суттєва різниця у коефіцієнтах смертності в результаті ДТП також актуалізує необхідність вдосконалення адміністративно-правового регулювання дорожнього руху.

Так, самі американці опираються проведенню такого роду глобальних порівнянь: повторюючи аргументи, які часто озвучують щодо рівня злочинності, пов'язаної зі зброєю, і витрат на охорону здоров'я, вони вказують на певні унікальні американські характеристики. Ніби-то у великій країні, яка значною мірою залежить від автомобілів, велика кількість смертей на дорогах є неминучою для безпеки на дорозі. Цю тезу спростовує сусідня Канада, де кількість автомобілів є не меншою за США, проте ймовірність загинути в аварії на 60% нижча.

У 1970-х і 1980-х роках дороги в США та Західній Європі стали безпечнішими завдяки застосуванню ременів безпеки, подушок безпеки та вдосконаленню конструкції транспортних засобів. Принаймні на одному транспортному фронті США могли б з достовірністю претендувати на те, щоб бути світовим лідером: їхня Програма оцінки нових автомобілів (NCAP), запущена в 1983 році, запропонувала новаторську модель оцінки ударостійкості різних моделей автомобілів. Але за останні 30 років США не встигають за різким падінням рівня смертності на дорогах у Європі, Східній Азії та Канаді. У 2021 році, коли в США було досягнуто 16-річного максимуму смертності, Японія та Норвегія зафіксували найнижчу кількість смертей на дорогах з 1940-х років [17].

Суттєву роль у зниженні смертності в результаті ДТП відіграє адміністративно-правове стимулювання розвитку громадського транспорту у названих державах (податкові пільги, активна участь органів публічної адміністрації в проектуванні транспортної мережі автобусного та залізничного транспорту). Суттєві інвестиції в транспортну інфраструктуру та потужні рекламні компанії також сприяють тому, що значна кількість громадян віддає перевагу громадському транспорту, зменшуючи навантаження на автомобільні магістралі та мінімізуючи кількість аварійних ситуацій на дорогах.

Різниця між коефіцієнтами смертності на дорогах в США та країнах ЄС особливо вражає, коли мова йде про найбільш вразливих учасників дорожнього руху. Це категорії, що включають пішоходів,

а також тих, хто користується велосипедами, легким персональним транспортом та інвалідними візками. Згідно з даними Організації економічного співробітництва та розвитку, смертність пішоходів у США зросла на понад 40% з 2010 по 2018 роки, що більш ніж удвічі перевищує темпи будь-якої іншої країни-члена Організації (у більшості з яких спостерігалось зниження).

К. Нагорна також зазначає, що в ЄС створено набагато більше міських районів без автомобілів, ніж в США. Оскільки моторизовані транспортні засоби відіграють значну роль у практично всіх смертях на дорогах, відсутність стимуляції для їхнього використання у центрах міст є великим поштовхом для безпеки [17].

Такий позитивний досвід заслуговує на увагу та впровадження в національну систему забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом адміністративної заборони пересуватися на автомобілях в центральних районах міст з чіткою правовою регламентацією та позначенням кордонів таких районів, встановленням суворих штрафних санкцій за порушення такої заборони.

Суттєвою є також різниця у вимогах до транспортних засобів у США та країнах ЄС. Показовий приклад, який наводить К. Нагорна: Європейський Союз додав тести безпеки пішоходів до рейтингів аварійності NCAP більше двох десятиліть тому. Японія, Китай та Австралія також активно впроваджують відповідні стандарти та тести.

На внутрішньому автомобільному ринку США домінують великі позашляховики та пікапи. Вага та висота цих транспортних засобів наражає інших учасників дорожнього руху на більшу небезпеку. Дослідження пов'язують зростання популярності позашляховиків зі сплеском смертності пішоходів у США. Великі транспортні засоби також набувають популярності в інших країнах, але вищі податки на бензин уповільнили їхнє впровадження [17].

Ця проблема є актуальною і для України, де все більшої популярності набувають позашляховики з великою вагою та, відповідно, підвищеним ступенем небез-

пеки для пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

Економічна політика США також активно впливає на безпеку дорожнього руху. Порівняно низькі податки на пальне в США заохочують більше їздити автомобілем, як і моделі землекористування, які змушують багатьох жителів їздити на роботу до віддалених ділових центрів. На відміну від багатьох аналогів, у 2010-х роках у США спостерігалось постійне зростання кількості миль, пройдених транспортними засобами на душу населення, що створювало більше шансів для аварії. У США також спостерігалось зниження використання громадського транспорту навіть до пандемії, на відміну від зростання кількості пасажирів у більшості країн. Оскільки поїздки автобусом і залізницею на порядки безпечніші, ніж водіння, відмова від громадського транспорту закономірно збільшує смертність на дорогах. Водночас, розвинуте залізничне сполучення в Японії є однією з причин того, що подорожувати островною державою максимально безпечно.

Інші країни не чекають технологій, щоб рятувати життя. У Гельсінкі, де кількість смертельних випадків у ДТП різко впала, фінські чиновники стверджують, що технології не зіграли жодної ролі в їх успіху – замість цього місто зосередилося на сповільненні руху автомобілів. Франція також отримала дивіденди безпеки від обмеження транспортних засобів у багатьох міських районах за останні 30 років. А в Японії заборона нічного паркування на вулиці робить пішоходів і велосипедистів більш помітними для водіїв [17].

Таким чином, позитивним є зарубіжний досвід збільшення податків в залежності від ваги автомобіля та витрат палива, що стимулює промислові підприємства випускати більш легкі, економні та безпечні моделі автомобілів. Не менш позитивним вбачається досвід адміністративно-правової регламентації створення відокремлених районів у центральних частинах населених пунктів, де взагалі заборонений рух автомобільним транспортом, що унеможливорює ДТП апріорі. Також на увагу заслуговує досвід зарубіжних країн, зокрема Японії, щодо активного розвитку

пасажирського транспорту, який регулярно курсує між місцями компактного проживання громадян та діловими, розважальними центрами, виробничими комплексами тощо (причому перевага надається високошвидкісному залізничному сполученню).

Слушні принципи та елементи безпечного системного підходу для забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики ДТП запропонували американські вчені. На їх думку, безпечний системний підхід починається з уявлення про те, що неприйнятно допускати смерть і серйозні травми на дорогах. Він також визнає, що учасники дорожнього руху є людьми і що люди неминуче будуть робити помилки. На дорогах ці помилки можуть призвести до аварій. Метою «нуля» є усунення смертельних і серйозних травм, а не усунення аварій. Це дуже важлива відмінність для розуміння того, як проблема безпеки дорожнього руху розглядається в рамках безпечного системного підходу. Щоб досягти нульової кількості смертей і серйозних травм, коли аварії все-таки стаються, ними потрібно керувати таким чином, щоб обмін кінетичної енергії в тілі людини підтримувався нижче допустимих меж для серйозних пошкоджень. Цей важливий принцип лежить в основі застосування безпечного системного підходу при проектуванні та експлуатації дорожньої системи. Очікується людська помилка, тому дорожня інфраструктура та транспортні засоби повинні бути розроблені та експлуатуватися таким чином, щоб уникнути смертей і серйозних травм. Цього можна досягти, по-перше, шляхом зниження ризику виникнення помилки, а по-друге, шляхом утримання сил зіткнення на людському тілі в межах допустимих рівнів, коли аварії все-таки трапляються, шляхом керування швидкістю та кутами зіткнення для зменшення тяжкості травм (як варіант це може бути використання гнучких тросів замість жорстких розділових огорож між різними смугами руху) [18].

Безпечний системний підхід розглядає п'ять елементів безпечної транспортної системи – безпечні учасники дорожнього руху, безпечні транспортні засоби, безпечні швидкості, безпечні дороги та допомога

після ДТП – комплексно та цілісно. Досягнення нульової смертності та серйозних травм у ДТП вимагає зміцнення всіх п'яти елементів. Безпечна система не може бути досягнута без взаємодії всіх п'яти елементів. У рамках безпечного системного підходу слабкі місця в одному елементі можна компенсувати за допомогою рішень в інших областях. Справжній системний підхід передбачає оптимізацію всіх елементів для створення рівнів захисту від шкоди на дорогах [18].

Позитивним також є досвід США щодо функціонування окремого урядового органу публічної адміністрації, який опікується безпекою дорожнього руху, а саме, Національної адміністрації безпеки дорожнього руху США (National Highway Traffic Safety Administration). Зазначений орган публічної адміністрації адмініструє широке коло питань, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, а також надає змістовну інформаційну підтримку водіям, зокрема щодо інноваційних засобів профілактики дорожньо-транспортних пригод [19].

Слушним є досвід країн ЄС щодо профілактики ДТП за допомогою економічних важелів. Так, Д. Козар зазначає, що Німеччина окрім закону «Про безпеку дорожнього руху» має цілу низку нормативно-правових актів, що здійснюють правове забезпечення відповідної галузі, а саме: «Закон про порушення правил дорожнього руху», «Кодекс положень про допуск до дорожнього руху» (що регулює питання про порядок видачі водійських посвідчень). Система дорожніх штрафів у ФРН викладена у достатньо об'ємному Каталозі штрафів [15, с. 55].

Зокрема, у Німеччині, якщо водій набирає за рік штрафні бали за допущені порушення правил дорожнього руху, то сума його страхування, яка складає до 1 тис. євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1 тис. євро, на третій – на 2 тис. євро. У разі зарплатні від 3 тис. до 5 тис. євро це істотні витрати, які може собі дозволити не кожен. Залежно від кількості набраних штрафних балів збільшується вартість річного страхування автомобіля і в США [15, с. 55].

Крім того, позитивним є затвердження загальноєвропейських стандартів управ-

ління безпекою дорожнього руху, що знайшло своє відображення у Директиві 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» (Directive 2008/96/ЄС). Враховуючи мету України набути повноправного членства в ЄС важливою є імплементація вказаної Директиви в національне законодавство та юридичну практику.

Також заслуговує на увагу позитивний досвід країн ЄС щодо встановлення жорстких адміністративних та навіть кримінальних санкцій за порушення правил дорожнього руху, коли розміри штрафів сягають декількох сотень євро. До прикладу: з 13 березня 2021 року штраф за непристібнутий ремінь безпеки в Україні зріс у 10 разів – до 510 гривень або трохи більше 15 євро. Донедавна він був найнижчим у Європі – 51 грн (менше 2 євро). Невипадково і рівень користування пасками безпеки в Україні теж найнижчий. Для порівняння, у Німеччині, де такий штраф становить 30 євро, частка тих, хто пристібається в авто складає 98% для водіїв і пасажирів переднього сидіння і 99% для пасажирів заднього сидіння [20].

Про позитивний досвід запровадження жорстких санкцій за грубі порушення правил дорожнього руху та керування транспортним засобом у стані сп'яніння свідчить офіційна статистика Всесвітньої організації охорони здоров'я – глобальний огляд показав, що в Україні смертність від ДТП складає 13,5 % на 100 тис. населення, натомість відповідний показник у Швеції складає 5,2 %; у Німеччині – 4,3 %; у Франції – 5,1 %; в Іспанії – 6,1 %; у Польщі – 10,3 % [21, с. 203].

Висновки. Проведений аналіз адміністративно-правового механізму профілактики ДТП в США та країнах ЄС дає підстави сформулювати висновок про те, що в цивілізованих країнах Європи та Північної Америки застосовуються такі засоби профілактики ДТП як:

– встановлення диференційованих ставок податків в залежності від ваги автомобіля та підвищення податків на пальне, що стимулює виробників випускати легкі, економічні, та відповідно більш безпечні для пішоходів та інших учасників дорожнього руху автомобілі;

– адміністративно-правова регламентація створення в центральних частинах міст районів, де взагалі заборонений рух автомобільного транспорту, що унеможливорює порушення правил дорожнього руху;

– адміністративно-правова регламентація заборони паркування автомобілів вздовж вулиць у населених пунктах в нічний час, чим забезпечується краща видимість пішоходів та інших учасників дорожнього руху;

– податкове стимулювання розвитку громадського автобусного та залізничного транспорту, що зменшує навантаження на автомагістралі та зменшує ризик масштабних аварій тощо;

– поетапне збільшення сум страхових внесків для водіїв, які систематично порушують правила дорожнього руху;

– запровадження жорстких санкцій за грубі порушення правил дорожнього руху та керування транспортним засобом у стані сп'яніння, про ефективність яких свідчить офіційна статистика смертності на дорогах;

– функціонування окремого урядового органу публічної адміністрації, який опікується безпекою дорожнього руху, а саме, Національної адміністрації безпеки дорожнього руху США (National Highway Traffic Safety Administration).

Перспектива подальшого дослідження даної теми обумовлена необхідністю дослідження досвіду застосування засобів профілактики дорожнього руху в країнах Близького та Далекого Сходу з метою виокремлення позитивного досвіду та визначення можливості і доцільності його впровадження в національне законодавство та юридичну практику.

Список використаної літератури:

1. Козьяков С., Берлін М. Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це порахувати? Дзеркало тижня. 20.09.2021. URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshtuje-zhittja-vtrachene-na-dorozi-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html>
2. В США різкоросло число ДТП со смертельним исходом. *Голос Америки*. 04.06.2021. URL: <https://www.golosameriki.com/a/us-traffic-deaths-soar-to-38-680-in-2020-highest-yearly-total-since-2007/5916193.html>
3. Количество смертельных ДТП в США достигло 20-летнего максимума. *Голос Америки*. 19.08.2022. <https://www.golosameriki.com/a/us-traffic-deaths-hit-20-year-high-in-early-2022-/6707435.html>
4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.
5. Аварійність 2022 в умовах воєнного стану. Патрульна поліція. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
6. Бутник С. Про вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. *Правова інформатика*. 2013. № 1(37). С. 86–93.
7. Введенська В. В. Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Право і суспільство*. 2014. № 1. С. 112–115. URL: http://www.pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2014/1-2_2014/26.pdf
8. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади державного управління безпекою дорожнього руху в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 228 с.
9. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». Харків, 2003. 210 с.
10. Лазаренко М. В. Теоретико-правові засади адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. Випуск 2. Ч. 3. С. 116–199.
11. Філіппов А. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. *Правова держава*. 2016. № 21. С. 67–73. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Prav_2016_21_13
12. Сокурченко В. В., Стрижак А. О. Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 2(93). С. 194–202. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2021.2.16>.

- URL: <https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/10974>
13. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» ; Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2002. 20 с.
14. Горбачева І. М. Зарубіжний досвід боротьби з порушеннями правил безпеки руху та експлуатації транспорту. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 1(8). С. 204–212.
15. Козар Д. К. Зарубіжний досвід забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху. *Честь і закон*. 2020. № 1(72). С. 52–58.
16. Шумейко О. А. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем (на прикладі деяких країн Європи та США). *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. Випуск 6. Том. 2. С. 77–82.
17. Нагорна К. Чому безпека дорожнього руху в США погіршується, а в інших країнах – покращується? Пояснюємо. *ПроМобільність – транспортне планування та моделювання*. URL: <https://pro-mobility.org/svit/strong-chomu-bezpeka-dorozhnoho-rukhu-v-ssha-pohirshuietsia-a-v-inshykh-krainakh-pokrashchuietsia-poiasnuiemo-strong/>
18. Mark Doctor, Chimai Ngo. Making our Roads Safer through a Safe System Approach. *Public Roads – Winter 2022*. Vol. 85 № 4. URL: <https://highways.dot.gov/public-roads/winter-2022/01>
19. National Highway Traffic Safety Administration. URL: <https://www.nhtsa.gov/>
20. Штрафи за непристібнутий ремінь безпеки в Європі. Консультативна місія Європейського Союзу з реформування сектору цивільної безпеки України. URL: <https://www.euam-ukraine.eu/ua/news/fines-for-failure-to-wear-a-seat-belt-in-european-countries/>
21. Шумейко Т. А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право»; Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна». Київ, 2017. 220 с.

Anokhin A. Administrative and other means of traffic accident prevention in the USA and EU countries: a positive experience for Ukraine

The scientific publication is devoted to the study of the administrative-legal mechanism of traffic accident prevention in the USA and EU countries, as well as to the determination of the possibility and feasibility of implementing relevant positive experience into national legislation and legal practice. The methodology of this publication is based on a combination of philosophical, general scientific and special legal research methods, among which the methodology of comparative jurisprudence is used to a greater extent.

It is noted that such administrative and legal means of road accident prevention are used in the EU countries as: establishing differentiated tax rates depending on the weight of the car and increasing fuel taxes, which encourages manufacturers to produce light, economical, and, accordingly, safer for pedestrians and other road users cars; administrative and legal regulation of the creation of districts in the central parts of cities, where the movement of motor vehicles is generally prohibited, which makes it impossible to violate traffic rules; administrative and legal regulations prohibiting the parking of cars along streets in populated areas at night, which ensures better visibility of pedestrians and other road users; tax incentives for the development of public rail transport, which reduces the load on highways and reduces the risk of large-scale accidents, etc.

Attention is focused on the positive experience of the EU countries regarding the introduction of tough sanctions for gross violations of traffic rules and driving while intoxicated, the effectiveness of which is evidenced by the official statistics of road deaths.

The positive experience of the United States regarding a safe systemic approach to ensuring road traffic safety and accident prevention is highlighted, as well as the functioning of a separate government body of public administration that takes care of road safety, namely, the National Highway Traffic Safety Administration.

The importance of further research on this topic is emphasized in order to generalize and borrow the best positive experience of foreign countries in the field of road accident prevention.

Key words: foreign experience, traffic accident, prevention, road safety, automation, innovative means, increased responsibility.