

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32847/ln.2021.13.2.20>

Бенца К.К.,

*здобувач кафедри адміністративного,
фінансового та інформаційного права**ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ ПРОФІЛАКТИКИ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Актуальність. Не варто доводити необхідність використання позитивного світового досвіду у процесі реформування тієї чи іншої сфери державної політики, наприклад, системи профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері. Такий підхід є загально визнаним й застосовувався у багатьох країнах. Втім, перед реформаторами постає безліч складних запитань, відповіді на які не є однозначними. Зокрема, чий досвід доцільно вивчати та застосовувати? Зазвичай в Україні донорів ефективного законодавства та оптимальних практик вбачають, насамперед, в країнах Європейського Союзу та Сполучених Штатах Америки. Ми теж підтримуємо такий підхід [1].

Доречно зазначити, що 2019 року Європейською Комісією запропоновано нову стратегію політики з безпеки дорожнього руху на 2021-2030 роки [2]. Оновлюються, зокрема, ключові критерії ефективності дій держави у названій сфері. Пропонується враховувати вісім показників, наприклад, щодо дотримання лімітів швидкості, використання ременів безпеки та захисних шоломів для водіїв двоколісного транспорту, вмісту алкоголю в крові водіїв. Крім цього, 2020 року завершується акція «Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху», яку проголошено Резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй №64/255 від 10 травня 2010 року, що також спонукає до узагальнення досягнень та викликів з цього напрямку у глобальних масштабах [3].

Стан вивчення. Незважаючи на очевидність потреби ретельного вивчення міжнарод-

них стандартів щодо безпеки дорожнього руху, що апріорі має становити науково-методологічне підґрунтя процесу модернізації державної політики у цій сфері, відповідні роботи українських фахівців з адміністративного права є вкрай нечисленними [4-6]. З огляду на перманентні дискусії щодо прикладної ефективності суспільних наук та реформування системи фінансування наукових досліджень наявність лакуни з названого академічного напрямку – не на користь правників-науковців.

З урахуванням викладеного вище мету цієї роботи сформулюємо таким чином: здійснення спроби визначення найбільш актуальних для України, станом на сьогодні, міжнародних стандартів профілактики адміністративних правопорушень у дорожньо-транспортній сфері.

Методологія. Слід зазначити, що є прихильниками не лише реалізації заходів профілактики адміністративних правопорушень у дорожньо-транспортній сфері в Україні з використанням комплексного підходу, а також його застосування у процесі дослідження цього напрямку державної політики [7]. Наприклад, не є продуктивним та доцільним, на нашу думку, під час вивчення міжнародних стандартів щодо безпеки дорожнього руху виокремлення тих, що безпосередньо спрямовані на профілактику протиправних діянь, за які українським законодавством передбачена адміністративна відповідальність. Чи є сенс у пошуку відповідного детермінантного зв'язку та чи достатнім буде рівень репрезентативності отриманих результатів?

Натомість, науковцям-адміністративістам варто орієнтуватись як на міжнародно-правові акти у дорожньо-транспортній сфері, так і на стандарти, які пропонуються для застосування, зокрема, Всесвітньою організацією охорони здоров'я (World Health Organization). По-перше, загальновідомо про особливу роль ВООЗ у систематизації статистики дорожньо-транспортних пригод та формуванні рекомендацій щодо їхньої профілактики. По-друге, рекомендації цієї міжнародної організації мають комплексний характер.

Результати дослідження. Насамперед, пропонуємо розділити міжнародні стандарти з профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері на такі групи: 1) правове регулювання дорожнього руху, 2) технічні регламенти безпеки машин, 3) комплексного характеру.

До першої належать, зокрема, Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року) та Конвенція про дорожні знаки та сигнали (Відень, 8 листопада 1968 року), які Україною ратифіковано 1974 року, Європейська конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху (Страсбург, 30 листопада 1964 року), Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами (Брюссель, 3 червня 1976 року), Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19 травня 1956 року), яку ратифіковано 2007 року, та Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (Женева, 30 вересня 1957 року), до якої Україна приєдналася у 2000 році, Валлеттська декларація міністрів транспорту ЄС на конференції з безпеки дорожнього руху (Мальта, 28-29 березня 2017 року) [8-14].

Друга група складається з Директив Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу, наприклад: від 17 травня 2006 року та 16 квітня 2019 року тощо [15-16]. Варто зазначити щодо інноваційності останнього акта, який порівнюють із запровадженням

ременів безпеки у автомобілях. Так, у період до 2022 року всі нові моделі транспортних засобів, що представлені на ринку в Європейському Союзі, будуть оснащені тридцятьма вдосконаленими системами безпеки. Цей акт є складовою стратегії ЄС – до 2050 року наблизити до нуля кількість загиблих та серйозно травмованих внаслідок ДТП.

До цієї ж групи зарахуємо понад 800 стандартів у сфері автомобільного транспорту, зокрема, більше 200 міжнародних стандартів щодо дотримання безпеки дорожнього руху, які розроблено фахівцями Міжнародної організації зі стандартизації (ISO). ISO діє у тісній співпраці з ООН, зокрема, розробка названих стандартів здійснювалася на підтримку її глобальної довгострокової акції «Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху». Також варто зазначити, до діяльності ISO залучено державні органи зі стандартизації 164 країн, що ілюструє її авторитетність. Цілісний підхід до моніторингу політики щодо безпеки дорожнього руху та сприяння її поліпшенню забезпечує багатофакторність оцінювання, згідно зі стандартом ISO 39001, ефективності програм у цій сфері [17-18].

Слід також враховувати технічні стандарти, які розробляються незалежними міжнародними організаціями, що мають більше, ніж сторічний досвід. Маємо на увазі Міжнародну електротехнічну комісію (IEC) та Міжнародне американське товариство з випробувань та матеріалів (ASTM International), серед численних документів яких для прикладу назвемо стандарт IEC щодо безпечної заміни батареї в електромобілях та стандарт ASTM щодо методики виявлення води в нафтопродуктах та мастильних маслах [19-20].

Рекомендації ВООЗ, на яких детальніше зупинимось у цій статті, належать до третьої групи міжнародних стандартів у названій вище сфері. 2004 року ВООЗ у співпраці зі Світовим банком підготовлено перший масштабний звіт про стан системи дорожнього руху у світі, п'ятий розділ якого містить, зокрема, значний перелік заходів, які рекомендувалося

реалізувати країнам-членам [21]. Подібного характеру матеріали готувалися й протягом наступних років, однак, вони не мали такого значного обсягу рекомендацій, як у 2004 році [наприклад, див.: 22]. Водночас, значимість підсумкового блоку цього звіту полягає не стільки в кількості рекомендацій, скільки в їхньому змісті. Експерти ВООЗ та Світового банку розглядають не деякі окремі напрями, а цілісно та системно усю політику безпеки дорожнього руху. Актуальність нашого звернення до документу 2004 року зумовлено також і статистикою ДТП в Україні [23].

У рекомендаціях ВООЗ суб'єктами політики з безпеки дорожнього руху визначено органи державної влади, виробників транспортних засобів, міжнародні організації та країни-донори, територіальні громади та групи громадянського суспільства і окремих осіб. Запропонований підхід відображає сучасне бачення відповідальності за стан речей у будь-якій сфері суспільного життя: суб'єкти господарської діяльності, територіальні громади, громадянське суспільство та кожен громадянин мають дотримуватися соціально-відповідальної поведінки. Для країн з низьким рівнем доходів¹, які водночас мають високий рівень ДТП, без участі міжнародних організацій та країн-донорів вкрай складно, навіть неможливо, втілити ефективні заходи щодо безпеки дорожнього руху.

Отже, у світовому звіті ВООЗ щодо попередження дорожньо-транспортного травматизму 2004 року бажаними визначено дії органів державної влади з трьох напрямів: формування інститутів, правове забезпечення, діяльність у сфері охорони громадського здоров'я.

Для реалізації першого напрямку доцільно здійснювати такі заходи: 1) визначення безпеки дорожнього руху пріоритетом державної політики, 2) організація спеціального органу з безпеки дорожнього руху, забезпечення його функціонування через належне фінансування

та транспарентність його діяльності, 3) розроблення комплексного підходу до формування політики з цього напрямку, 4) ухвалення національного плану державної політики безпеки дорожнього руху, де чітко визначити цілі, яких слід досягнути, 5) підтримка створення державних та громадських організацій, що здійснюють просвітницьку діяльність щодо безпеки дорожнього руху, 6) передбачити у державному бюджеті видатки для реалізації політики з безпеки дорожнього руху, при цьому збільшити фінансування тих заходів, що матимуть демонстративний ефект [21].

Для реалізації другого напрямку: 1) ухвалення законів, що зобов'язують використання ременів безпеки, дитячих крісел та носіння спеціальних шоломів для мотоциклістів і велосипедистів, 2) ухвалення та застосування законів із профілактики керуванню у стані алкогольного сп'яніння, 3) законодавчо встановити та належно застосовувати обмеження швидкості, 4) встановлення та дотримання чітких та уніфікованих стандартів безпеки транспортних засобів, 5) передбачити у законодавстві дотримання безпеки дорожнього руху як один з критеріїв оцінювання у екологічних експертизах нових проектів, а також державної політики та планування у транспортній галузі, 6) створення системи збору статистичних даних, їхнього аналізу та використання з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху, 7) встановлення стандартів для проектів доріг, які спрямовані на безпеку усіх учасників дорожнього руху, 8) спрямованість адміністрування інфраструктурними об'єктами на підвищення безпеки усіх учасників дорожнього руху, 9) забезпечення населення ефективними, безпечними та доступними послугами громадського транспорту, 10) заохочення ходіння пішки та користування велосипедами [21].

До речі, в контексті викладеного варто зауважити щодо певної непослідовності правової політики в Україні з цього напрямку, про що свідчить ухвалення протягом періоду з кінця 2018 року по середину 2020 року зако-

¹ Згідно з останньою у часі статистикою Світового банку відповідна група складається з 29 країн. Україну наразі зараховано до країн з низьким середнім доходом [24].

нів, які то криміналізують, потім декриміналізують, то знову криміналізують керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції [див.: 25-28]. Такі дії призводять до правової невідповідності, ускладнюють правозастосовну практику та позбавляють учасників дорожнього руху чіткого розуміння правил, яких слід дотримуватися. Аналіз факторів, що зумовлюють таку ситуацію, потребує спеціального дослідження. Наразі лише констатуємо необхідність виваженої та стратегічно цілеспрямованої правової політики з профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері.

Третій напрям діяльності органів державної влади щодо безпеки руху, як зазначено у рекомендаціях ВООЗ, потребує: 1) внесення до переліку заходів щодо зміцнення здоров'я та профілактики захворювань також й зусилля із забезпечення безпеки дорожнього руху, 2) чіткого визначення цілей, яких слід досягнути, аби максимально зменшити втрати внаслідок ДТП, які є неприйнятними для здоров'я, 3) систематичного збору даних, що пов'язані зі станом здоров'я, про масштаби, характеристики та наслідки ДТП, 4) підтримки досліджень факторів ризику ДТП, а також впровадження моніторингу та оцінки ефективності медичного втручання за наслідками ДТП, 5) сприяння розвитку потенціалу у всіх сферах безпеки дорожнього руху, зокрема, щодо організації допомоги постраждалим внаслідок ДТП, 6) використання результатів наукових досліджень, що можуть сприяти підвищенню ефективності державної політики із захисту пасажирів та вразливих учасників дорожнього руху, 7) посилення першої долікарської допомоги на місці ДТП та медичної допомоги у відповідних закладах, а також реабілітаційних послуг для усіх осіб, що постраждали та отримали травми, 8) розвитку професійних навичок медичного персоналу щодо дорожньо-транспортного травматизму на усіх рів-

нях медико-санітарної допомоги, 9) сприяння максимальній інтеграції питань охорони здоров'я та безпеки в державну політику у сфері транспорту, 10) організації інформаційних кампаній із наголосом на наслідках ДТП для здоров'я людини, а також значних матеріальних витратах для його відновлення [21].

Слід зазначити щодо відсутності на міжнародному рівні уніфікованого підходу до визначення складу групи осіб, які є вразливими учасниками дорожнього руху. Згідно із законодавством ЄС до таких віднесено «немоторизованих учасників дорожнього руху, таких як пішоходи та велосипедисти, а також мотоциклісти та люди з обмеженими можливостями або обмеженою рухливістю та орієнтацією» [29]. В США застосовується складніше визначення: учасники дорожнього руху, яким найбільше загрожує серйозна травма чи загибель, коли вони беруть участь у зіткненні автомобіля, тобто пішоходи різного віку, типу та здібностей, особливо старші пішоходи та люди з обмеженими можливостями, велосипедисти та мотоциклісти [30]. ВООЗ має власний підхід та ідентифікує названу групу осіб як пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів [30].

Відповідно до рекомендацій ВООЗ участь виробників транспортних засобів у забезпеченні безпеки дорожнього руху мала проявлятися через: 1) інкорпорацію усіх стандартів дорожньо-транспортної безпеки, що встановлені у країнах з високим рівнем доходу, до переліку стандартів виробництва транспортних засобів незалежно від того, де вони виготовляються, продаються чи використовуються, 2) сприяння подальшому поліпшенню безпеки транспортних засобів шляхом постійної підтримки досліджень та втілення у виробництво їхніх найкращих результатів, 3) рекламування та продаж транспортних засобів із дотриманням соціальної відповідальності, зокрема, наголошуючи на рівні їхньої безпеки. До речі, вже протягом декількох років у засобах масової інформації розвинутих країн традиційно публікуються рейтинги

автомобілів, де основний критерій становить не швидкість чи дизайн, а рівень безпеки [наприклад: 31].

Відповідальність міжнародних організацій та країн-донорів полягає, відповідно до рекомендацій ВООЗ, у наступному: 1) акцент на покращенні результатів державної політики у сфері безпеки дорожнього руху як пріоритеті глобального розвитку країни-реципієнта, 2) передбачення компоненту безпеки дорожнього руху у грантах щодо охорони здоров'я, транспорту, екологічних та освітніх програмах, 3) сприяння проектуванню безпечної інфраструктури, 4) підтримка в країнах з низьким та середнім рівнем доходу населення здійснення досліджень, реалізації програм та державної політики загалом щодо безпеки дорожнього руху, 5) встановлення одним з критеріїв фінансування проектів транспортної інфраструктури такий – завершення аудиту безпеки та будь-які необхідні подальші заходи для усунення недоліків, що виявлені під час перевірки, 6) формування в країнах, що розвиваються, механізмів фінансування обміну знаннями та сприяння безпеці дорожнього руху, 7) мотивування щодо створення та розвитку на регіональному та національному рівнях системи органів у сфері безпеки дорожнього руху [21].

Доречно зазначити про співпрацю України та ЄС щодо поліпшення якості транспортної інфраструктури. Так, 2018 року в рамках проекту «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України» відбулося підписання фінансової угоди між нашою країною та Європейським інвестиційним банком, відповідно до якої декільком обласним центрам – Дніпро, Київ, Львів, Одеса, Харків тощо – виділялося 75 млн. євро [32].

Територіальні громади та групи громадянського суспільства, а також кожна особа могли у такий спосіб, згідно з рекомендаціями ВООЗ, брати участь у реалізації політики профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері: 1) заохочувати органи державної влади будувати безпечні дороги, 2) визначати

на місцевому рівні проблеми безпеки дорожнього руху, 3) допомагати у плануванні безпечної та оптимальної транспортної інфраструктури, що буде комфортною як для водіїв, так й велосипедистів та пішоходів, 4) сприяти дотриманню законів і правил безпеки дорожнього руху та агітувати за жорстке і швидке покарання правопорушників, 5) дотримуватися соціально відповідальної поведінки: не перевищувати обмеження швидкості на дорогах, відмова від керування автомобілем у разі перевищення встановленого законом ліміту алкоголю, використання ременю безпеки та належна опіка за дітьми, навіть під час нетривалих поїздок, носіння захисного шолому при катанні на двоколісному велосипеді [21].

На жаль, маємо констатувати низьку активність українських неурядових громадських організацій у сфері профілактики ДТП, що свідчить, на наш погляд, про «незрілість» громадянського суспільства в Україні. Прикро, що не лише невтішна статистика, а навіть численні резонансні ДТП, які протягом не одного року збурюють суспільство, не призвели до створення принаймні декількох громадських організацій, які б цілеспрямовано опікувалися названою вище проблемою. Як приклад, що підтверджує нашу тезу, наведемо «ДТП.Київ.ЮА» – єдину громадську організацію, про діяльність якої щодо профілактики безпеки дорожнього руху, нам вдалося знайти інформацію [зокрема, див.: 33].

З огляду на викладене вище постає запитання щодо рівня імплементації в Україні рекомендацій ВООЗ. Не можемо стверджувати про абсолютну невідповідність національної державної політики у сфері безпеки дорожнього руху названим міжнародним стандартам.

Так, 2015 року створено Державну службу України з безпеки на транспорті, яка є «центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на назем-

ному транспорті» (пункт перший Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті) [34]. Ще з 1975 року функціонує Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» Міністерства охорони здоров'я України, а його Київська філія – з 2013 року. Їхнє існування свідчить про дотримання комплексного підходу до політики держави у сфері безпеки дорожнього руху. На базі Київської філії 11-12 листопада 2019 року організовано перший в Україні Міжнародний конгрес з безпеки на транспорті за участі міжнародних експертів, представників органів державної влади, комерційних структур, українських та іноземних компаній, громадських організацій. Коло учасників цього заходу цілком відповідає тому спектру суб'єктів, які визначені у рекомендаціях ВООЗ 2004 року основними учасниками політики безпеки дорожнього руху. Також мали місце законодавчі ініціативи – законопроект «Про дорожній рух та його безпеку» № 5184 від 26 вересня 2016 р. – щодо утворення центрального органу виконавчої влади зі спеціальним статусом – Національного бюро безпеки дорожнього руху, які втім, не були підтримані Верховною Радою України [35]. З одного боку, в країні вже діє Державна служба України з безпеки на транспорті, а з іншого – варто проаналізувати повноваження цього органу, а також здійснити порівняльно-правове дослідження із використанням досвіду розвинутих країн світу. Наприклад, зіставити статус вказаного вище органу зі статусом американської Національної адміністрації безпеки дорожнього руху/ National Highway Traffic Safety Administration, яка теж входить до організаційної структури Міністерства транспорту та має п'ятдесятирічну історію [36]. За результатами такого дослідження варто розглянути питання ефективності діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті, а у разі потреби розробити пропозиції щодо її модернізації.

Ступінь ефективності, зокрема, діяльності усіх названих вище інституцій та, загалом,

означеної політики потребує спеціального ретельного дослідження. У цій статті лише ставимо питання щодо потреби максимально широкого запровадження в Україні основних міжнародних стандартів у названій вище сфері та звертаємо увагу на приклади здійснення спроб з цього напрямку.

Висновки. Отже, на підставі викладеного вище підсумуємо. Пропонуємо розділити міжнародні стандарти з профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері на три групи: по-перше, правове регулювання дорожнього руху, по-друге, технічні регламенти безпеки машин, по-третє, комплексного характеру.

Актуальність для України саме рекомендацій ВООЗ, які містяться у звіті 2004 року про стан системи дорожнього руху у світі, зумовлено декількома чинниками. По-перше, відповідні пропозиції мають комплексний характер та стосуються усіх основних напрямів реалізації державної політики профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері. По-друге, документ 2004 року із усіх подібних, що готувалися цієї міжнародною організацією, є наймасштабнішим. По-третє, більшість пропозицій, які викладені у звіті 2004 року, на наш погляд, в Україні не реалізовано і станом на сьогодні. По-четверте, показники ДТП залишаються стабільно негативними протягом декількох років.

ВООЗ суб'єктами політики з безпеки дорожнього руху визначено органи державної влади, виробників транспортних засобів, міжнародні організації та країни-донори, територіальні громади та групи громадянського суспільства і окремих осіб. Особливу увагу, з огляду на предмет наших наукових інтересів, слід звернути на рекомендації щодо потреби зосередженості діяльності органів державної влади у трьох напрямках: формування інститутів, правове забезпечення, діяльність у сфері охорони громадського здоров'я. Тобто, слід діяти не хаотично, під впливом резонансних ДТП тощо, а цілеспрямовано та системно. Активність членів територіальних громад, громадських організа-

цій та окремих громадян у профілактиці правопорушень у дорожньо-транспортній сфері, на нашу думку, є проявом загального рівня реалізації демократії участі в нашій країні. Відтак, знову постає необхідність комплексного підходу до подолання викликів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Запровадження в нашій країні міжнародних стандартів ВООЗ, що викладені у звіті

2004 року, потребує, на нашу думку, концептуалізації та визначення завдань щодо профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері.

Перспективні напрями дослідження. Потребує опрацювання значний комплекс законодавчих актів ЄС щодо модернізації європейської транспортної системи, які ухвалювалися протягом останніх років.

Анотація

Метою статті є здійснення спроби визначення найбільш актуальних для України, станом на сьогодні, міжнародних стандартів профілактики адміністративних правопорушень у дорожньо-транспортній сфері.

Автор послідовно використовує комплексний підхід у процесі дослідження профілактики адміністративних правопорушень у дорожньо-транспортній сфері в Україні. Наприклад, він висловлюється про непродуктивність та недоцільність під час вивчення міжнародних стандартів щодо безпеки дорожнього руху виокремлення саме тих, що безпосередньо спрямовані на профілактику протиправних діянь, за які українським законодавством передбачена адміністративна відповідальність. Чи є сенс у пошуку відповідного детермінантного зв'язку та чи достатнім буде рівень репрезентативності отриманих результатів? Натомість, на думку автора, науковцям-адміністративістам варто орієнтуватись як на міжнародно-правові акти у дорожньо-транспортній сфері, так і на стандарти, які пропонуються для застосування, зокрема, Всесвітньою організацією охорони здоров'я. У цій статті обґрунтовується актуальність звернення до відповідних рекомендацій.

Наукова новизна статті полягає, зокрема, в наступному. Уперше в українській науці адміністративного права запропоновано розділити міжнародні стандарти з профілактики правопорушень у дорожньо-транспортній сфері на три групи: по-перше, правове регулювання дорожнього руху, по-друге, технічні регламенти безпеки машин, по-третє, комплексного характеру.

Ключові слова: адміністративні правопорушення у дорожньо-транспортній сфері, профілактика, міжнародні стандарти, рекомендації ВООЗ.

Bentsa K.K. International standards of prevention road traffic administrative offenses

Summary

The purpose of the article is to try to determine the largest for Ukraine, the state of international standards for the prevention of administrative offenses in the road transport sector.

The author uses a comprehensive approach in the process of researching the prevention of administrative offenses in the road transport sector in Ukraine. For example, he argues that it is unacceptable and inexpedient when studying international traffic standards in terms of safety, which focuses on the prevention of illegal acts for which Ukrainian law provides for administrative liability. Does it make sense to find the appropriate determinant and will the level of representativeness of the results be sufficient? Instead, according to the author, research scientists should focus on both international legal acts in the field of road transport and the standards proposed for application, in particular, by the World Health Organization. This article substantiates the relevance of the appeal to the relevant recommendations.

The scientific novelty of this article, in particular, is as follows. First, in the Ukrainian science of administrative law, it is recommended to divide international standards for the prevention of traffic

offenses into three groups: first, legal regulation of traffic, secondly, technical safety of cars, and thirdly, comprehensive.

Key words: administrative offenses in the road transport sector, prevention, international standards, WHO recommendations.

Список використаних джерел:

1. Бенца К.К. Профілактика керування транспортним засобом у стані сп'яніння із використанням засобів масової інформації: досвід США. *Право та державне управління*. 2019. № 2. Том 1. С. 302–309.
2. European Commission outlines new road safety policies for the next decade. 19 June 2019. URL: <https://etsc.eu/european-commission-outlines-new-road-safety-policies-for-the-next-decade/>.
3. Improving global road safety, A/RES/64/255 (2010). Resolution of the United Nations General Assembly, 64th session, 10 May 2010. URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1.
4. Лопатін С. В. Міжнародно-правові стандарти та досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник*. Випуск 1(16), том 2, 2017. С. 270-275.
5. Микулець В. Ю. Інформаційно-правові засади безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2014. № 10. С. 100–103.
6. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. URL: <http://www.tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropishcho-doupravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>.
7. Бенца К.К. Дослідження профілактики адміністративних правопорушень у дорожньо-транспортній сфері в Україні: актуальні теоретико-методологічні питання. *Юридична наука України: історія, сучасність, майбутнє* : міжнародна науково-практична конференція, м. Харків, 6–7 листопада 2020 р. Харків : Східноукраїнська наукова юридична організація, 2020. С. 115–120.
8. Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.
9. Конвенція про дорожні знаки та сигнали (Відень, 8 листопада 1968 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text.
10. Європейська конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху (Страсбург, 30 листопада 1964 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_484#top.
11. Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами (Брюссель, 3 червня 1976 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_322#Text.
12. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19 травня 1956 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/995_234#Text.
13. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (Женева, 30 вересня 1957 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text.
14. Valletta Declaration by the Ministers of Transport at the High Level Conference on Road Safety (Malta, 28-29 March 2017). URL: https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf.
15. Directive 2006/42/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 on machinery, and amending Directive 95/16/EC (recast). URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:157:0024:0086:EN:PDF>.

16. European Parliament legislative resolution of 16 April 2019 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/... and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD)).
17. ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems. URL: <https://www.iso.org/standard/44958.html>.
18. ISO Scene. URL: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/archive/pdf/en/p_3__iso_scene.pdf.
19. IEC 62840-2:2016 Electric vehicle battery swap system - Part 2: Safety requirements. URL: <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iec/d140dc70-e5d2-4efc-84cf-afa467a48775/iec-62840-2-2016>.
20. ASTM D2982 - 07(2019) Standard Test Methods for Detecting Glycol-Base Antifreeze in Used Lubricating Oils. URL: <https://www.astm.org/Standards/D2982.htm>.
21. Chapter 5. Conclusions and recommendations. URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/chapter5.pdf?ua=1.
22. The Global status report on road safety 2018. URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/.
23. Статистика ДТП в Україні. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
24. World Bank. Country and Lending Groups. URL: <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>.
25. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень»: Закон України від 22.11.2018 р. № 2617-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#n9>.
26. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень»: проект Закону України від 09.04. 2020 р. № 3314 URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68550.
27. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху»: проект Закону України № 2695 від 27.12.2019 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=2695&skl=10.
28. Водіння в нетверезому стані: яка відповідальність і чи потрібна кримінальна? 24 липня 2020. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/vodinnya-v-netverezomu-stani-zelensky/30726012.html>.
29. Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010L0040>.
30. Safety of vulnerable road users. URL: <https://rno-its.piarc.org/en/network-operations-its-road-safety/vulnerable-road-users>.
31. Drew Dorian. FEB 19, 2020. 12 Cars with the Best Safety Ratings. URL: <https://www.caranddriver.com/features/g20955601/safest-cars/>.
32. Україна та Європейський інвестиційний банк підписали угоду на 75 млн. євро для підвищення безпеки на українських дорогах. 9 липня 2018. URL: <https://www.kmu.gov.ua/>

news/ukrayina-ta-yevropejskij-investicijnij-bank-pidpisali-ugodu-na-75-mln-yevro-dlya-pidvishennya-bezpeki-na-ukrayinskih-dorogah.

33. Громадська організація «ДТП.Київ.ЮА». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=grGVM-v9FkzQ>.
34. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#top>.
35. «Про дорожній рух та його безпеку»: Проект Закону України від 26.09.2016 р. № 5184 URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.
36. National Highway Traffic Safety Administration. NHTSA URL: <https://www.nhtsa.gov/>.