

УДК 342.95

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.02.37>

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПОЛІЦІЄЮ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: СУЧАСНИЙ ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД

Веселов М.Ю.,

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри державно-правових дисциплін
Криворізького навчально-наукового інституту
Донецького державного університету внутрішніх справ
<https://orcid.org/0000-0002-3963-2764>*

Цуркан О.П.,

*кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції,
декан факультету № 1 Криворізького навчально-наукового інституту
Донецького державного університету внутрішніх справ
<https://orcid.org/0000-0002-0273-1902>*

Волкова Д.М.,

*здобувачка вищої освіти, НУ «Одеська юридична академія»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5131-8305>*

Веселов М.Ю., Цуркан О.П., Волкова Д.М. Комплексний підхід у забезпеченні поліцією безпеки дорожнього руху: сучасний євро- пейський досвід.

Стаття присвячена проблемам зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму та забезпечення безпеки дорожнього руху. Рівень дорожньо-транспортного травматизму на дорогах України свідчить про необхідність удосконалення діяльності поліції та держави в цілому у цій сфері, докладання зусиль у пошуках нових стратегій підвищення рівня безпеки дорожнього руху та впровадження дієвих і актуальних технологій і заходів, навіть в умовах воєнного часу. Метою цієї статті є висвітлення та аналіз сучасного європейського досвіду щодо забезпечення поліцією безпеки дорожнього руху. У статті наводяться окремі приклади сучасних підходів та заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху у країнах Європейського Союзу (Німеччини, Польщі, Швеції). Як свідчить європейський досвід, забезпечення безпеки дорожнього руху це не лише заходи нормативно-правового характеру. Умовами ефективного впливу органами поліції на стан безпеки у сфері дорожнього руху є комплексність у поєднанні зазначених заходів з іншими сучасними інформаційно-просвітницькими компаніями та запровадженням різних сучасних технологічних інновацій. Встановлено, що досягнення значного прогресу в розв'язанні проблем аварійності та підвищенні ефективності роботи поліції у зазначеній сфері відбувається завдяки комплексному поєднанню позитивістського (нормативного) підходу з багатовекторною різноманітністю соціаль-

них, організаційних, технічних заходів та інноваційних методик впливу на правомірну поведінку різних категорій учасників дорожнього руху. Дослідження доводить, що рівень дорожньої смертності нижчий не тільки у країнах з більш суворими системами санкцій, а і більш кваліфікованим персоналом органів поліції та ефективною взаємодією між поліцією та іншими зацікавленими учасниками забезпечення безпеки дорожнього руху. З урахуванням європейського досвіду діяльності поліції окреслено перспективні напрями комплексного вирішення проблем безпеки дорожнього руху в нашій країні.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, поліцейська діяльність, європейський досвід, суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху, комплексний підхід, заходи забезпечення, інноваційні технології.

Veselov M.Yu., Tsurkan O.P. Volkova D.M. A comprehensive approach to ensuring traffic safety by the police: modern European experience.

The article is devoted to the problems of reducing the level of traffic injuries and ensuring road safety. The level of road traffic injuries on the roads of Ukraine indicates the need to improve the activities of the police and the state as a whole in this area, to make efforts in search of new strategies to increase the level of road safety and to implement effective and relevant technologies and measures, even in wartime conditions. The purpose of this article is to highlight and analyze modern European experience in ensuring traffic

safety by the police. The article provides individual examples of modern approaches and measures to ensure road safety in the countries of the European Union (Germany, Poland, Sweden). As European experience shows, ensuring road traffic safety is not only measures of a regulatory and legal nature. The conditions for the effective influence of the police authorities on the state of safety in the field of road traffic are comprehensiveness in the combination of the mentioned measures with other modern informational and educational companies and the introduction of various modern technological innovations. It has been established that the achievement of significant progress in solving accident problems and increasing the effectiveness of police work in the specified area is due to a complex combination of a positivist (normative) approach with a multi-vector variety of social, organizational, technical measures and innovative methods of influencing the lawful behavior of various categories of road users. The study proves that the level of road deaths is lower not only in countries with stricter sanctioning systems, but also with more qualified police personnel and effective interaction between the police and other stakeholders in road safety. Taking into account the European experience of the police, promising directions for comprehensive solutions to road safety problems in our country have been outlined.

Keywords: road safety, police activity, European experience, subjects of road safety, comprehensive approach, security measures, innovative technologies.

Постановка проблеми. Безпека дорожнього руху (далі – БДР) є одним із найбільш актуальних та важливих питань сучасного суспільства. Щорічно тисячі людей по всьому світу стають жертвами дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), що негативно впливає на соціально-економічний розвиток країн та здоров'я людей. Прикро, але Україна не є винятком з цього правила – рівень дорожньо-транспортного травматизму у державі рік у рік залишається стабільно високим. Втім є країни, яким вдалося суттєво вплинути на динаміку цього негативного явища у бік зменшення кількості ДТП та мінімізації небезпеки їх наслідків. Слід наголосити, що у більшості держав одним із провідних суб'єктів політики покращення стану БДР є поліція.

В Україні Національна поліція відповідає за забезпечення порядку і безпеки на дорогах, є одним з провідних суб'єктів контролю у сфері БДР. Але невтішна кількість ДТП на дорогах свідчить про необхідність удосконалення діяльності поліції та держави в цілому у цій сфері, докладання зусиль у пошуках нових стратегій підвищення рівня БДР та впровадження дієвих і актуальних технологій і заходів, навіть в умовах воєнного часу.

Стан опрацювання цієї проблематики. Наведена тематика неодноразово ставала наріжним каменем у дослідженнях багатьох науковців. Серед останніх робіт можна навести публікації К. Бенци [1], Е. Деркача [2], Н. Воронюка [3], С. Лопатіна [4], А. Червінчука, Є. Пилипенко, О. Мердової та Р. Пилипіва [5] тощо. Проте, зважаючи на подальше існування проблеми забезпечення БДР в Україні, ефективні практики діяльності поліції інших країн світу в цій сфері не втрачають актуальності для української поліцейстики й до тепер.

Метою цієї статті є висвітлення та аналіз сучасного європейського досвіду щодо забезпечення поліцією БДР: інноваційні підходи у забезпеченні поліцією БДР, особливості взаємодії поліції з іншими зацікавленими суб'єктами забезпечення БДР тощо.

Виклад основного матеріалу. За даними Департаменту патрульної поліції України за 2022 рік на дорогах України сталося 18 628 ДТП із постраждалими, в яких загинула 2 791 особа та 23 145 осіб отримали травми [6].

Органи поліції у країнах Західної Європи також відіграють важливу роль у забезпеченні БДР та запобіганні ДТП. Вони використовують сучасні методи та технології для збору інформації, аналізу даних та взаємодії з громадою. Загальною для всіх країн функцією поліції у цій сфері є реалізація контрольно-наглядових повноважень, пов'язаних з паритетним застосуванням превентивних та примусових заходів впливу.

У своєму дослідженні (за 2022 рік), присвяченому питанням покращення БДР Європейська рада з БДР («*European Transport Safety Council*»), наголошує на ефективності правозастосування поліцейського контролю, якщо він: 1) супроводжується достатньою публічністю; 2) є непередбачуваним та таким, що його важко уникнути; 3) зосереджується на зменшенні тих порушень ПДР, які безпосередньо впливають на аварійність та ступень тяжкості травмувань (наприклад, перевищення швидкості, водіння в стані алкогольного чи іншого сп'яніння, ігнорування ременів безпеки, проїзд на заборонний сигнал світлофору, використання мобільного телефону під час руху тощо); 4) здійснюється в місцях концентрації ДТП і в період часу найінтенсивнішого скоєння правопорушень або в місцях, де порушення матимуть найбільший вплив на безпеку; 5) корелюється з іншими організаційними та інженерно-технічними заходами забезпечення безпеки на дорогах; 6) супроводжується суворими санкціями, які є ефективними, пропорційними та переконливими (наприклад, фінансовий штраф, курс перенавчання, програми реабілітації для водіїв, які керували транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння) [7].

За результатами опитування мешканців країн ЄС, проведеному в 2018 році міжнародною ініціативою дослідницьких організацій та інститутів БДР (ESRA2), понад 70 % респондентів заявили, що ПДР та покарання за їх порушення мають бути суворішими для водіїв, які керують транспортними засобами у нетверезому стані, і лише 21 % вважають, що чинні норми занадто суворі [8]. За результатами проведених нами раніше соціологічних опитувань громадян України (2022 рік) було встановлено, що 92,5 % учасників анкетування підтримують навіть доцільність криміналізації порушень ПДР, пов'язаних із керуванням ТЗ у стані сп'яніння, у разі вчинення таких порушень більше ніж три рази протягом року [9, с. 33].

Подібний у відсотках розподіл ($\approx 70\%$ «за підтримання») було констатовано і стосовно санкцій, пов'язаних з використанням мобільного телефону (пристрою) під час керування транспортним засобом [8]. Користування під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання) в Україні також утворює склад адміністративного правопорушення (ч. 2 ст. 122 КУпАП), але відсоток притягнення правопорушників до реальної відповідальності за цей делікт останнім часом в нашій державі незначний.

Слід наголосити, що санкції за «недоречно» користування телефонами під час дорожнього руху можуть стосуватися не тільки водіїв, а й інших учасників цього процесу. Пішоходи також мають уникати будь-якої дії, що може завадити безпечному русі по дорогах. Так, згідно п. 8 ст. 14 Польського закону про дорожній рух («*Prawo o ruchu drogowym*») у вказаній країні під час перетину дороги пішоходам заборонено користування телефоном або іншим електронним пристроєм. Відповідно до наведеної норми, пішоходам заборонено користуватися мобільним телефоном та іншими електронними пристроями під час переходу дороги, якщо вони знаходяться на проїзній частині, регульованому переході або в їх безпосередній близькості. Метою заборони є зниження кількості смертей пішоходів внаслідок неухважності та нехтування ПДР, а також покращення дисципліни та виховання громадян [10]. Заборона використання мобільних телефонів та інших пристроїв для пішоходів вже існує і в деяких інших країнах світу, таких як Австрія, Австралія, Франція та Ізраїль. В Україні у 2020 році було запропоновано вжити низку правових заходів (внести зміни до ПДР, КУпАП) щодо заборони пішоходам користуватися мобільним телефоном під час перетину дороги, але необхідної підтримки електронна петиція з цього питання не отримала (потрібну кількість голосів не набрала) [11].

Проте, як свідчить європейський досвід, забезпечення БДР це не лише заходи нормативно-правового характеру. Міжнародний досвід демонструє, що рівень дорожньої смертності нижчий не тільки у країнах з більш суворими системами санкцій, а й більш кваліфікованим персоналом поліції та ефективною взаємодією між правоохоронцями й іншими зацікавленими сторонами, активним використанням сучасних технологічних розробок. Наукові дослідження показують, що взаємодія поліції з органами публічного адміністрування, науковцями, громадськими організаціями, медичними працівниками та іншими зацікавленими суб'єктами, зокрема представниками приватного бізнесу є фактором результативності стратегії забезпечення БДР.

Розглянемо деякі аспекти організації діяльності поліції на прикладі Німеччини – найбільшої країни ЄС за кількістю населення (85 млн. осіб), яка має високі показники щільності мережі автодоріг і зареєстрованих транспортних засобів. Це єдина держава в Європі, де відсутнє загальне обмеження швидкості на автомагістралях, однак воно визначається й встановлюється дорожніми адміністраціями на окремих ділянках на постійній або тимчасовій основі. Там також відносно рідко трапляється контроль водіїв на стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Проте показник безпеки становить 37 загиблих на 1 млн. населення на рік – це найкращий показник серед великих держав (понад 20 млн. населення) і значно кращий за середній рівень у ЄС – 51 [12, с. 18].

Поліція Німеччини на всіх рівнях активно взаємодіє з громадськістю для популяризації знань про БДР. Одним із форматів взаємодії до тепер залишається проведення таких заходів як семінари, тренінги та конференції (єдине що, в останні роки суттєво набув поширення спосіб онлайн-спілкування в режимі вебінарів чи відеоконференцій). Також поліція активно взаємодіє із засобами масової інформації та використовує більш сучасні засоби комунікації для розповсюдження інформації про БДР через соціальні мережі, мобільні застосунки тощо. Наприклад, одним із проєктів, який спрямовується на підвищення рівня транспортної безпеки в Німеччині, є «Вулична Школа» («*Straßenschule*») [13], він (цей проєкт) включає проведення різноманітних заходів та використання інтерактивних програм з БДР для дітей та молоді. До цього, поліція співпрацює з громадськими організаціями, такими як Німецький автомобільний клуб (ADAC), для організації цільових (тематичних) заходів, що сприяють підвищенню обізнаності населення про ПДР та безпеку на дорозі.

Крім того у Німеччині функціонує Федеральний науково-дослідний інститут автомобільних доріг «*Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)*», який активно розробляє та використовує всілякі

кампанії з популяризації знань про БДР, наприклад, «Питання безпеки на дорозі» («*Frag den Verkehrssicherheitsberater*»), які дозволяють водіям задавати запитання про безпеку на дорозі та отримувати відповіді від фахівців з БДР.

Разом із консультуванням інститут займається випробовуванням дорожнього обладнання, та обладнання для покращення навичок водіння. Так, разом із консультантами з поліції 251 школяр з різних міст Німеччини випробували новий додаток віртуальної реальності «*#AUGENBLICKWINKEL360*» на уроках дорожнього руху [14]. Додаток створює віртуальну можливість для всіх зацікавлених учасників поглянути на дорожній рух з точки зору інших учасників дорожнього руху, закликає до взаємної уваги та поваги один одного. Для цього в м. Кельн та його околицях було знято 13 конфліктних і небезпечних ситуацій між автомобілем і велосипедистом, які доступні в круговому огляді на 360 градусів. На кожному 90-хвилинному уроці учні та студенти по черзі відвідують ці місцевості дорожніх пригод, та розглядають такі небезпечні ситуації як: «перевищення швидкості водіями», «зустрічний рух», «мертві зони», «обгін» та інші. Даний інтерактивний проект здобув позитивних відгуків як з боку поліції, так і з боку здобувачів різних рівнів освіти [15].

Отже, поліція Німеччини використовує різноманітні методи та сучасні підходи, щоб популяризувати знання про БДР серед громадян. Важливою складовою цієї взаємодії є обмін інформацією та досвідом. Застосування інноваційних технологій та взаємодія поліції з широким колом організацій дозволяють охопити профілактичним впливом різні соціальні групи громадян, забезпечити максимальний рівень безпеки на автодорогах Німеччини.

Ще одним прикладом серед країн Північної Європи щодо комплексного підходу в організації роботи поліції в сфері БДР є Швеція. Згідно даних Європейського парламенту станом на 2020 рік найвищий рівень безпеки на автодорогах серед європейських держав було зафіксовано саме у Швеції – 18 загиблих на 1 млн. жителів [16]. Ця держава залишається однією з найбезпечніших країн у світі для автомобільного транспорту з одними з найсуворіших покарань за порушення ПДР [17]. У зв'язку з чим, досвід діяльності уповноважених органів щодо забезпечення БДР у цій державі становить значний інтерес.

У Швеції поліція серед іншого відповідає за БДР, але виконання цієї функції державного управління розділене між декількома організаціями (установами), що спеціалізуються на різних аспектах державної політики у цій сфері. Поліція Швеції патрулює дороги, виявляє порушення ПДР та розслідує ДТП. Проте, окремі аспекти забезпечення БДР, такі як профілактика ДТП та інформування громадськості про ПДР, можуть здійснюватися

окремими організаціями, які спеціалізуються на цих аспектах, що значно полегшує роботу поліції. Наприклад, Швецька транспортна адміністрація («*Swedish Transport Administration*») поширює серед населення знання про безпечне поведіння на дорогах, сприяє у вивченні громадянами ПДР та забезпечує технічну підтримку дорожнього руху, в той час як Шведське транспортне агентство («*Swedish Transport Agency*») відповідає за забезпечення безпеки на дорогах, в тому числі за встановлення відповідних правил.

Швецька транспортна адміністрація («*Swedish Transport Administration*» (далі – *Trafikverket*)) – це урядова організація, яка відповідає за планування та розвиток транспортної інфраструктури в державі, включаючи дороги, залізниці, тунелі, мости, порти та летовища. Одним з головних завдань цієї державної установи є забезпечення БДР в країні. Для досягнення цієї мети, *Trafikverket* використовує наукові дослідження, аналіз даних про аварійність та впровадження інноваційних рішень в галузі БДР. Організація розробляє нові технології та підходи до розбудови транспортної інфраструктури, які сприяють підвищенню рівня БДР [3, 19, 20]. Наприклад, *Trafikverket* розробляє інформаційні системи, які допомагають водіям уникати труднощів на дорозі, передбачають небезпечні ситуації та надають поради щодо безпечного руху. Використовуються такі сучасні розповсюджені європейські технології як: електронний виклик («*eCall*») – система, яка надає автоматичне повідомлення екстреним службам у разі скоєння ДТП, яке містить точне місце аварії. Автомобільний дзвінок *eCall* – це екстрений виклик, який здійснюється або вручну пасажирами автомобіля, натиснувши кнопку, або автоматично через активацію датчиків автомобіля після аварії. Після активації автомобільний пристрій *eCall* встановлює екстрений дзвінок, передаючи як голос, так і дані безпосередньо до найближчої служби екстреної допомоги. Спиртові блокатори («*Alcohol interlocks*») – технологія полягає у встановленні спеціального пристрою в автомобілі, який не дозволяє запускати двигун, якщо водій перевищив допустимий рівень алкоголю в крові, вимагаючи від водія подути (дихнути) в автомобільний алкотестер перед увімкненням запалювання. Це допомагає зменшити кількість аварій, спричинених водіями, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння. Електронний контроль стійкості («*Electronic Stability Control*» (*ESC*)) – технологія, яка дозволяє автомобілю автоматично коригувати напрямок руху в разі виникнення дрейфу (занесення), що може статися під час руху на мокрій або слизькій дорозі. Ця технологія суттєво допомагає зменшити кількість аварій, спричинених втратою контролю над автомобілем [21]. Окрім цього, *Trafikverket* веде активну роботу з популяризації знань про БДР та співпрацює з різними

організаціями та владними структурами з метою виконання загальноєвропейських стандартів у цій сфері [19, 20].

У 2019 році Європейська комісія опублікувала новий Стратегічний план дій щодо БДР, який включає нову довгострокову мету скоротити вдвічі летальність та травмування на дорогах Західної Європи до 2030 року [21]. Стратегія стійкої та розумної мобільності (2020) є частиною філософії стратегії «*Vision Zero*», яка вже кілька років є провідною філософією у політиці забезпечення БДР європейських країн. Основними елементами стратегії є забезпечення безпечних транспортних засобів, безпечної інфраструктури, безпечного користування дорогами (швидкість, тверезе водіння, користування пасками безпеки та мото- чи велошоломами) і швидкої допомоги постраждалим після ДТП, вдосконалення співпраці правоохоронних органів і системи правосуддя.

Висновки. Можна погодитися з тим твердженням, що проблема смертності і травматизму на дорогах є комплексною, вона не має одного простого рішення, і жодна організація чи інституція не може її вирішити самотужки. Світова практика переконує нас, що для подолання цієї проблеми потрібна змістовна, ініціативна співпраця різних зацікавлених сторін, спільна стратегія і скоординована тактика.

Умовою ефективного впливу на стан безпеки у сфері дорожнього руху є комплексність у поєднанні нормативно-правових заходів з іншими сучасними інформаційно-просвітницькими кампаніями та запровадженням різних сучасних технологічних інновацій. Наведене дає підстави стверджувати, що у європейських країнах досягнення значного прогресу в розв'язанні проблем аварійності та підвищенні ефективності роботи поліції у сфері БДР відбулось саме завдяки комплексному поєднанню позитивістського (нормативного) підходу з багатовекторною різноманітністю соціальних, організаційних, технічних заходів та інноваційних методик впливу на правомірну поведінку різних категорій учасників дорожнього руху та покращення умов їх участі у цьому процесі.

Що стосується участі органів поліції у забезпеченні БДР, то слід зазначити, що одних намагань реформувати діяльність поліції в цій сфері відокремлено від налагодження активної взаємодії з іншими зацікавленими суб'єктами також не достатньо. Позитивні практики окремих країн Європи дають можливість окреслити деякі перспективні напрями комплексного вирішення проблем БДР в нашій країні, до яких можна віднести:

1) активне використання поліцейськими усіх доступних сучасних ІТ-технологій та засобів комунікації з населенням задля: а) популяризації свідомого дотримання громадянами ПДР, прояву поваги до інших учасників дорожнього руху;

б) постійного інформування суспільства про вимоги чинного законодавства з питань юридичної відповідальності та участі у дорожньому русі; в) своєчасного повідомлення учасників про умови дорожнього руху тощо;

2) продовження практики поширення вже апробованих в Україні сучасних технологій відеоспостереження, контролю швидкості, розпізнавання номерних знаків тощо;

3) моніторинг та ініціювання в нашій державі впровадження новітніх технологій підвищення безпеки транспортних засобів, контролю дотримання водіями вимог ПДР; автоматичного оповіщення учасників про умови дорожнього руху, екстреного надання невідкладної медичної допомоги постраждалим у ДТП. В контексті цього напрямку Національна поліція мусить виступати замовником та ініціатором наукових розробок, спільно з інвесторами створювати експериментальні проекти запровадження цих технологій в державі;

4) ініціювання підготовки інженерних та технологічних проектів відновлення та розвитку інфраструктури з урахуванням питань БДР. Поки триває російська агресія, загальні потреби для відбудови України остаточно визначити важко. Проте, вже зараз потрібно закладати раціональні методики організації безпечного дорожнього руху у плани відбудови міст та автомобільних доріг.

Отже, дослідження вказує, що ефективна взаємодія між поліцією та іншими зацікавленими сторонами може знизити кількість ДТП та травм на дорогах, а також підвищити рівень свідомості громадян з питань БДР, визначити передумови подальших наукових пошуків у цій сфері.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бенца К.К. Профілактика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: світовий досвід та перспективи його використання в Україні : дис. д-ра філософії за спеціальністю 081 «Право». ДВНЗ «Ужгородський національний університет». Ужгород, 2023. 216 с.
2. Деркач Е.М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. *Право і суспільство*. 2017. № 4. С. 76–83.
3. Воронюк Н.П. Досвід Швеції та Норвегії у залученні органів місцевого самоврядування до забезпечення безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 1. С. 263–266. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-1/62>.
4. Лопатін С.В. Міжнародно-правові стандарти та досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник*. Вип. 1(16). Т. 2. 2017. С. 270–275.

5. Chervinchuk, A., Pylypenko, Y., Veselov, M., Pylypiv, R., Merdova, O. (2022). Influence of Police Authorities and Units on Transport Safety in the European Union Countries. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 22 (6): 109–114. DOI: <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.6.17>.
6. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 14.04.2023).
7. European Transport Safety Council. (2022). How traffic law enforcement can contribute to safer roads. URL: https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf.
8. Goldenbeld, C., & Buttler, I. (2021). Enforcement and traffic violations. ESRA2 Thematic report Nr. 6. *ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. URL: <https://bit.ly/32eDZHF>.
9. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання: монографія / С.С. Вітвицький, М.Ю. Веселов, Р.М. Пилипів. Київ: ВД Дакор, 2022. 152 с. іл.
10. USTAWA Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. Wersja od: 1 stycznia 2023 r. URL: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-o-ruchu-drogowym-16798732/art-14>.
11. Заборонити пішоходам користуватися мобільним телефоном під час переходу вулиці : Електронна петиція № 22/109746-еп, дата оприлюд.: 07.12.2020 р. Електронні петиції: Офіційне інтернет-представництво Президента України. URL: <https://petition.president.gov.ua/petition/109746> (дата звернення: 12.04.2023).
12. Загреба В., Шульга М., П'ятак І. Аналітичний звіт щодо систем стягнень за порушення Правил дорожнього руху в Україні та міжнародній практиці. 2022. 38 с. URL: <https://cedem.org.ua/wp-content/uploads/2022/10/Analitychnyj-zvit-shhodo-system-styagnen-za-porushennya-PDR-v-Ukrayini-ta-mizhnnarodnij-praktytsi.pdf> (дата звернення: 12.04.2023).
13. Die Straßenschule. Treberhilfe Dresden e.V. URL: <https://www.treberhilfe-dresden.de/strassenschule-dresden/>.
14. Ein Virtual Reality Projekt der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesanstalt für Straßenwesen. URL: https://www.augenblickwinkel-360.de/ABW360/DE/Home/home_node.html#wie-es-funktioniert.
15. VR-Projekt geht in die Erprobung. URL: <https://www.bast.de/DE/Kurzinfos/Verkehrssicherheit/2021/U-04.html>.
16. European Parliament news. (2021). European Parliament issues wake-up call on road safety. URL: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20210930IPR13926/european-parliament-issues-wake-up-call-on-road-safety>.
17. Road safety gains stalled in Finland and Sweden, World Highways. URL: <https://www.itsinternational.com/its2/its5/its8/news/european-road-deaths-figures-revealed#:~:text=Preliminary%20data%20from%20Sweden's%20Transport,2022%20represents%20a%2010%25%20drop>.
18. An official website of the European Union. (n. d.). Road Safety. Esafety. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/esafety_en.
19. Official Website of Government Offices of Sweden. (n. d.). Swedish Transport Administration. URL: <https://www.government.se/government-agencies/swedish-transport-administration/>.
20. Hemsida Trafikverket. (n. d.). URL: <https://bransch.trafikverket.se/en/startpage/>.
21. European Commission. Mobility & Transport - Road Safety. (2019). European Road Safety Roundtable: Commission and European cities hand over road safety commitments to NGOs. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-road-safety-roundtable-commission-and-european-cities-hand-over-road-safety-commitments-2019-09-16_en.