**Гірін Ігор Вячеславович**

*старший викладач кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету*

**СУЧАСНИЙ СТАН ТА ЗАХОДИ З ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В КРАЇНАХ ЄС**

Основні позиції країн ЄС з проблем забезпечення безпеки дорожнього руху позначаються у ході систематичних засідань Робочої групи з безпеки дорожнього руху Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН. Нижче наведено досвід деяких країн у цій сфері.

У Німеччині проводився експеримент із допуску водіїв до керування транспортними засобами категорії «В» у 17-річному віці за умови обов'язкового супроводу водіями з достатнім стажем водіння. Експеримент визнаний успішним, тому що в результаті відмічено скорочення кількості дорожньо- транспортних пригод з вини молодих водіїв. Очікується, що зазначені результати послужать обґрунтуванням для внесення відповідних змін до німецького законодавства. Слід зазначити, що згідно громадських опитувань, рівень довіри до поліції у населення ФРН найвищий серед усіх професій, навіть вище ніж до представників церкви. Це багато в чому сприяє підвищенню інтересу серед населення до проблемних питань безпеки дорожнього руху. У діяльності дорожньої поліції Німеччини особливе місце займає профілактика дорожньо- транспортних пригод за цільовими групами – діти, люди похилого віку (старше 65 років) та недосвідчені водії. Основні методи роботи дорожньої поліції ФРН – переконання учасників дорожнього руху, формування та використання суспільного контролю. У дорожній поліції Німеччини існують посади співробітників профілактики у сфері безпеки дорожнього руху із розрахунку - один співробітник профілактики на 50 тис. осіб населення. Зазначена категорія співробітників працює безпосередньо з цільовими групами громадян. Останнім часом, внаслідок демографічної ситуації, що склалася, в Німеччині намітилася стійка тенденція до зростання числа людей похилого віку, тому дорожня поліція приділяє дедалі більше уваги саме цій категорії учасників дорожнього руху. Один із напрямків діяльності дорожньої поліції пов'язаний з роботою з близькими постраждалих як винуватців, так і жертв ДТП, орієнтування їх на можливість звернення за психологічною допомогою в різні суспільні організації. З метою профілактики ДТП, які здійснюють водії, що віддають перевагу швидкому агресивному керуванню, співробітники-консультанти у супроводі інших поліцейських виїжджають у місця скупчення та спілкування таких водіїв та розповсюджують листівки та буклети, які пропагандують безпечне водіння, демонструють «шок-відео», що містить кадри з місць найбільш жахливих автомобільних аварій.

Особливу увагу дорожня поліція Німеччини приділяє безпеці дорожнього руху вантажних автомобілів. У зв'язку з цим цікавий досвід роботи автобанної поліції м. Мюнстера. Протяжність ділянки обслуговування, що проходить автобаном, становить 355 км. За один день по цій ділянці проходить 50-80 тис. автомобілів, 18% від цього числа становить вантажний транспорт. За статистичними дослідженнями 23% ДТП на автобанах відбуваються з вини водіїв вантажних автомобілів. З метою зниження числа таких ДТП дорожня поліція м. Мюнстера раз на місяць проводить тематичні зустрічі поліцейських-консультантів щодо безпеки дорожнього руху з водіями вантажних автівок. Перша така зустріч відбулася ще у червні 2000 року. Сьогодні по всій Німеччині подібні зустрічі проводяться у 38 місцях відпочинку «водіїв-дальнобійників». Крім того 6–8 разів на рік поліція м. Мюнстера повідомляє електронною поштою учасників зустрічей далекобійників про зміни у правилах дорожнього руху та іншу корисну та важливу для водіїв інформацію (нині зареєстровано більше 2 тис. постійних учасників подібних зустрічей). Окрім дорожньої поліції, нагляд у сфері безпеки дорожнього руху здійснюють і інші структури, наприклад, спеціальне відомство нагляду за безпекою руху вантажного транспорту. Його співробітники мають право зупиняти вантажний автотранспорт, забороняти його експлуатацію, стягувати штраф з винного боку. Відповідальна сторона в даному випадку представлена власником вантажу, навантажувачем та перевізником. В разі порушення режиму праці та відпочинку водіїв вантажних автомобілів дорожня поліція складає заяву про порушення (накладається штраф за ненавмисну провину), водія відправляють для відпочинку на стоянку. В разі порушення вимог поліцейського про відпочинок штраф буде вже вдвічі більше від первісного (навмисне діяння). Штраф за порушення режиму праці та відпочинку водієм вантажного автомобіля досить високий (30 євро за кожні 30 хвилин порушення, тобто невідпочинку; покарання підсумовуються). За навмисну поломку тахометра настає кримінальна відповідальність. У разі перевезення особливих вантажів (негабаритних, особливо небезпечних) необхідно отримувати дозволи від адміністрацій районів, якими проходить маршрут. При цьому обов'язковим є супровід поліцією. Як правило, подібні перевезення здійснюються в нічний час. Подібний супровід поліцією оплачується окремо, виручені гроші надходять до бюджету уряду.

До бельгійського законодавства внесено зміни, відповідно до яких, дорожня поліція отримала право проводити експрес-тест водіїв на вміст в організмі наркотичних речовин. Зазначений тест проводиться на підставі аналізу слини водія. Крім того, до числа санкцій, що застосовуються до водіїв, які керували транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, включено встановлення на транспортних засобах, що належать таким водіям, так званих «алкозамків» - пристроїв, що не дозволяють запустити двигун автомобіля при наявності у повітрі, що видихається водієм, парів алкоголю.

У Франції особлива роль відводиться засобам фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху Міністерством транспорту та міністерством внутрішніх справ вони визнані найбільш ефективними засобами, що дозволяють впливати на поведінку учасників дорожнього руху В зв'язку з цим подальший розвиток цієї системи у Франції один із пріоритетних напрямів діяльності. Крім того, проблемами, вирішення яких віднесено урядом Франції до першочергових, є високий рівень аварійності за участю мотоциклістів, а також дорожньо-транспортні пригоди з вині водіїв, які перебувають у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння. Звертається підвищена увага на водіїв іноземців, які не можуть бути залучені до відповідальності за відсутність єдиної європейської бази даних.

Ще у липні 2010 р. у Європейському Союзі було прийнято «План дій щодо підвищення безпеки дорожнього руху», розрахований на період із 2011 по 2020 роки. Прийнятий «План дій» передбачав реалізацію 62 конкретних заходів щодо транспортних засобів, інфраструктури та поведінки учасників дорожнього руху. Зазначені заходи спрямовані на досягнення 7 стратегічних цілей «Плану дій», а саме: - удосконалення системи навчання учасників дорожнього руху; - посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху; - підвищення безпеки об'єктів дорожньої інфраструктури; - підвищення безпеки конструкцій транспортних засобів, у тому числі мотоциклів та електромобілів; - застосування інтелектуальних транспортних систем у дорожньому русі; - підвищення якості надання швидкої медичної допомоги постраждалим у ДТП та подальших медичних послуг; - заходи щодо забезпечення безпеки уразливих учасників дорожнього руху (пішоходи, у тому числі люди похилого віку, велосипедисти, інваліди та ін.). Завдяки втіленню «Плану дій щодо підвищення безпеки дорожнього руху» та інших заходів, що були вжиті Євросоюзом зі зниження смертності на дорогах, на сьогодні смертність на дорогах у країнах Європейського союзу знизилася на 21% порівняно з 2010 роком. Протягом останнього десятиліття в країнах ЄС в результаті вжитих заходів вдалося на 40% скоротити число пішоходів, які щорічно гинуть на дорогах, а частка поранених пішоходів у загальній кількості поранених внаслідок ДТП у багатьох європейських країнах стала майже вдвічі менше їхньої частки серед загиблих.

Є й економічні наслідки. Дорожньо-транспортні пригоди коштують грошей і чималих. Їхнє зниження у 2023 році, за оцінками експертів, дозволить заощадити 15 мільярдів євро на соціальних витратах у ЄС. У минуле десятиріччя (2013-2022 рр.) скорочення призвело до того, що загальні соціальні видатки для державного бюджету становили 104 млрд євро - близько 10 відсотків загального обсягу ресурсів, виділених у програмний період 2014-2020 рр. на підтримку цілей, які містяться у стратегії «Європа-2020».