

MIĘDZYNARODOWE DOŚWIADCZENIE INFORMACYJNO- PRAWNEGO ZABEZPIECZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

W artykule naukowym autor bada międzynarodowe doświadczenie informacyjno-prawnego zabezpieczenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i wypracowanie efektywnych środków zabezpieczenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Ukrainie. Autor proponuje wykorzystywać pozytywne doświadczenie innych krajów w informacyjno-prawnym zakresie zabezpieczenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, co pozwoli Ukrainie dobrze wyznaczyć priorytety dziedzinowe na narodowym i regionalnym poziomach, uniknąć powtórzenia cudzych błędów i przeliczeń, obrać zaaprobowane i najbardziej skuteczne środki osiągnięcia celów strategicznych i przewidzieć skutki ich stosowania.

Kluczowe słowa: bezpieczeństwo, ruch drogowy, bezpieczeństwo informacyjne, doświadczenie międzynarodowe, ułatwienia prawnego.

INTERNATIONAL EXPERIENCE LEGAL INFORMATION ROAD SAFETY.

The author of the scientific article examines international experience information and legal road safety and develop effective measures to ensure road safety in Ukraine. The author suggests to use the positive experience of other countries in the field of legal information and road safety that will allow Ukraine to define sectoral priorities at national and regional levels, to avoid repeating others' mistakes and miscalculations choose tested and the most effective means of achieving strategic objectives and to foresee the consequences of their the application.

Keywords: safety, traffic, information security, international experience, legal registration.

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ІНФОРМАЦІЙНО- ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Автором у науковій статті досліджується міжнародний досвід інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та вироблення ефективних заходів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Автором запропоновано використовувати позитивний досвід інших країн у інформаційно-правовій сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що дозволить Україні чітко визначити галузеві пріоритети на національному та регіональному рівнях, уникнути повторення чужих помилок і прорахунків, обрати апробовані та найбільш дієві засоби досягнення стратегічних цілей та передбачити наслідки їх застосування.

Ключові слова: безпека, дорожній рух, інформаційна безпека, міжнародний досвід, юридичного оформлення.



**MYKULETS V.Y.
WYKŁADOWCA
W CYWILNYCH
DZIEDZINACH
PRYWATNEJ
INSTYTUCJA
SZKOLNICTWA
WYŻSZEGO
"INTERNATIONAL
ECONOMICS I
UNIwersytetu
HUMANISTYCZNEGO.
S. DEMIANCHUK "**

Постановка проблеми. Безпека дорожнього руху стала однією з найактуальніших соціально-економічних проблем нашого часу.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) формування дорожньо-транспортної безпеки здійснюють 55 держав світу, з них 32 представляють Європу, 10 – Близький і Далекий Схід, 9 – Північну та Південну Америку, 3 – Океанію.

Відповідно до Доповіді Всесвітньої організації охорони здоров'я про стан безпеки дорожнього руху в світі показники смертності у результаті дорожньо-транспортних пригод в країнах з низьким та середнім рівнем доходів вищий, ніж у країнах із високим [1].

Так, рівень смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод коливається від 3,2 до 21, 3 летальних випадків на кожні 100 тис. жителів, концентрація транспортних засобів варіюється від 0,97 до 0,24 одиниць на одну особу, в Україні - (102 особи на 1 млн. жителів) значно перевищує показники таких держав, як Швейцарія (49 осіб), Німеччина (62 особи) [2].

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше ніж в ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13% від загиблих у дорожніх подіях усієї Європи, тоді як кількість автомобілів – лише 2% від усього європейського автомобільного парку [3].

Аналіз останніх досліджень. Проблеми безпеки дорожнього руху приділяли увагу багато вчених, серед яких: М.В. Афанасьєва, В.Ф. Бабкова, А.П. Васильєва, Л.М. Кононенко, В.І. Конопляненко, О.Л. Міленін, В.В. Новиков, М.І. Попов, Р.А. Сайфулін, О.Ю. Салманова та інші. Однак, сьогодні одним з основних завдань України є підвищення рівня добробуту народу, вирішення нагальних економічних та соціальних проблем, забезпечення ефективності функціонування державної системи безпеки дорожнього руху та пошуку можливих шляхів її підвищення на рівні управління, досягнення яких можливо лише за умов використання міжнародних стандартів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

Метою статті є дослідження міжнародного досвіду інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та вироблення ефективних заходів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Виклад основних положень. Перш за все, використовуючи досвід зарубіжних країн, необхідно зважати на характер, традиції країни, менталітет людей, у зв'язку з тим, що те, що може діяти досконало в одній країні, в іншій – не приживеться.

Сьогодні в країнах Європейського Союзу здійснюються ряд заходів щодо покращення безпеки дорожнього руху, в основі яких лежить аналіз та надання оцінки інформації щодо стану безпеки дорожнього руху в тій чи іншій країні, беручи до уваги, і соціально-економічних, культурних та психологічних чинників, що впливають на безпеку дорожнього руху, а також на людей.

В Європі існує ряд цільових програм, які направлені на регулювання дорожнього руху, скорочення аварійності, на шляхах вдосконалення інформаційного забезпечення, впровадження новітніх комп'ютерних технологій у діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху, в основі яких лежать Конвенція ООН від 08.11.68 «Конвенція про дорожній рух» [4], та Європейська угода, що її доповнює.

В окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху розробляються спеціально створеними національно-технічними та науковими організаціями. Так, у Великобританії існує Науково-дослідницька дорожня лабораторія Великобританії, в Австралії – Австралійська рада із дослідження в сфері доріг, в США – Національне управління безпеки дорожнього руху, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень, що були зроблені цими установами, призвело до важливих змін та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху в цілому [5].

Діюча комплексна політика, законодавство та інші заходи Європейського Союзу у сфері безпеки дорожнього руху забезпечують системний підхід до цього на дорогах. Створена Європейська обсерваторія дорожньої безпеки забезпечує поширення інформації, отриманого досвіду, результатів дослідження в сфері дорожнього руху, збору та аналізу даних [6].

Сьогодні Швеція стала світовим лідером у сфері інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. Це зумовлено тим, що ще в 60-ті роки у цій країні було створене Шведське управління безпеки дорожнього руху, головним завданням якого було вирішення питань безпеки дорожнього руху і забезпечення високого рівня координації і фінансування міжгалузевих заходів у даній сфері.

У Шотландії функціонує організація «Безпека дорожнього руху Шотландії», яка фінансується урядом, співпрацює з усіма владними структурами та поліцією у спробі забезпечити координаційний підхід до безпеки дорожнього руху і націлена на розвиток та координацію кампанії з безпеки дорожнього руху в Шотландії, а в Швеції діє програма дорожньої безпеки «Мета-нуль», метою якої є уникнення летальних випадків і тяжких травм у результаті дорожніх аварій, визначення завдання та встановлення стандартів ефективності організацій та осіб, що пов'язані з системою дорожнього руху в Швеції [7, с. 86-87].

Норвезьке Міністерство транспорту і комунікацій взяло на себе роль агентства, яке ефективно координує та здійснює нагляд за зусиллями по забезпеченню безпеки дорожнього руху на основі багатостороннього інтегрованого підходу. Заручившись підтримкою національних і місцевих структур (поліції, Міністерства освіти і досліджень, Міністерства охорони здоров'я і медичних послуг, адміністрації громадських доріг, неурядових організацій), дане міністерство домоглося дієвого використання всіх наявних ресурсів. Комітет зі зв'язку у сфері безпеки дорожнього руху та Національний форум з безпеки дорожнього руху надають всім сторонам можливість з користю використовувати професіоналізм і досвід один одного через обмін і поширення інформації. Міністерство транспорту та комунікацій аналогічним чином надає підтримку неурядовим організаціям, таким як Норвезька рада з безпеки дорожнього руху. А для забезпечення взаємодії між різними рівнями уряду адміністрація громадських доріг розробила керівні принципи, яких повинні дотримуватися муніципалітети, що вимагають використання всередині неї самої надійних транспортних послуг; приватні компанії теж можуть прийняти ці положення [5].

У Фінляндії тривалими цілеспрямованими зусиллями досягнуто високого рівня інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, в основі якого лежить стратегія безпеки транспортного середовища та характеристика безпеки транспортного засобу. Забезпеченню безпеки дорожнього руху також сприяють фізичне розділення зустрічних транспортних потоків (розділові смуги) і коригування системи обмеження швидкості.

Основним моментом досягнення такого рівня є здатність людини мінімізувати можливу шкоду від різних зіткнень і допущення нею помилок, тобто, особа, що прагне дотримуватися правил дорожнього руху (швидкісний режим, засоби безпеки, відмова від вживання алкоголю за кермом) у разі випадку можливої аварії не загине і не буде серйозно травмована.

Сьогодні у Фінляндії використовують інформаційні системи для автоматичного контролю автотранспорту, тобто створено належні умови для існування безпечних автотранспортних засобів, транспортного середовища та ефективного контролю дорожнього руху, так званий «розумний транспорт». Це є найбільш ефективна система, що дозволяє контролювати швидкість руху і обмежувати можливість керування транспортним засобом у неадекватному стані. Система аварійного оповіщення (eCall) підвищує безпеку, дозволяючи надавати швидку допомогу постраждалим у ДТП [8].

Заходи щодо вжиття всіх необхідних дій у інформаційно-правовому забезпеченні безпеки дорожнього руху, за аналогією з Україною, здійснюють спеціально створені служби при міністерствах внутрішніх справ. Так, в РФ цю функцію виконує Державна

інспекція безпеки дорожнього руху, в Республіці Білорусь, Грузії, Вірменії, Узбекистані, Киргизії та в Таджикистані – Державні автомобільні інспекції, в Казахстані, Туркменії та Азербайджані – дорожня поліція.

Сьогодні між МВС України та міністерствами внутрішніх справ Азербайджанської Республіки, Республіки Вірменії, Республіки Грузії, Киргизької Республіки, Латвії, Молдови, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Туркменістану, Узбекистану, України та Естонії діє угода про співробітництво у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що покликані упорядкувати відповідні повідомлення між державами і підвищити безпеку дорожнього руху, посилити взаємодію всіх сторін у вирішенні правоохоронних завдань у сфері дорожнього руху [9].

У США, Великобританії, Франції, Австрії дорожня поліція виконує лише чотири основні функції: контроль за виконанням правил дорожнього руху, керування рухом на дорогах, первинний розбір та реєстрація ДТП, допомога водіям та пішоходам [7, с. 87].

Королівство Нідерландів досягнуло високих показників у інформаційно-правовому забезпеченні безпеки дорожнього руху шляхом здійснення аналізу галузевої проблематики і створення на основі цього аналізу довгострокової національної стратегії (не менше 15-20 років), яка є реалістичною, послідовною, гнучкою і відповідає сьогоденню. Відповідно уряд прийняв низку концептуальних, планових і програмних документів, об'єднаних однією метою та логікою системної організації – забезпечити максимальну безпеку учасників дорожнього руху зважаючи на стабільне підвищення рентабельності автотранспортного сектору економіки шляхом прийняття акту, який буде створювати передумови для реалізації наступного [1].

Ізраїльський національний план із безпеки дорожнього руху є прикладом прямої фінансової стратегії. Визначаючи важливість відповідного розподілу ресурсів і детального розписування бюджетних статей для забезпечення успіху у сфері дорожньої безпеки, в Ізраїлі було створено два окремі агентства: Національну організацію з безпеки дорожнього руху та Ізраїльську національну компанію доріг. Національна організація з безпеки дорожнього руху відповідає за здійснення та фінансування всіх поточних заходів і за підвищення безпеки руху на міських дорогах. Ізраїльська національна компанія доріг несе відповідальність за вдосконалення міжміської інфраструктури безпеки. Агентства мають власні щорічні бюджети, які розписуються за статтями і розподіляються між конкретними акціями [10].

Розвиток технічних можливостей взаємодії транспортних мереж і засобів зв'язку відіграє важливу роль в економічному зростанні України та розвитку торговельних відносин із сусідніми державами. Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень сприятиме інтеграції транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність з нормами і стандартами ЄС; ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків; залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України; збільшення надходжень до державного бюджету від експорту транспортних послуг [11].

Одним з дієвих засобів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є висвітлення у засобах масової інформації проблем безпеки дорожнього руху, причин аварій та тяжкість їх наслідків, надання рекомендацій учасникам дорожнього руху щодо уникнення дорожньо-транспортних пригод. Поінформованість учасників дорожнього руху про стан доріг та дорожньої інфраструктури, рівень оснащення доріг відіграє велику роль, оскільки наявність такої інформації зводить до мінімуму можливість аварій, максимально захищає користувачів від негативних наслідків та створює належний рівень захисту, вдосконалення безпеки дорожнього руху.

Забезпечення більш комфортних умов для пішоходів та велосипедистів - невід'ємна частина фінського плану управління безпекою дорожнього руху, що покликаний змінити швидкість режиму в жвавих пішохідних зонах до 30 км/год, розробити конфігурації доріг з

метою зменшення швидкості руху, підвищити розуміння дорожніх знаків та розмітки для водіїв, створити сприятливе середовища для пішоходів, виділити та покращити пішохідні, велосипедні маршрути, розвинути взаємодії між місцевою владою і Фінською адміністрацією доріг [10].

Іноземний досвід доводить, що одним із способів інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху є ефективна політика примусу, яка призвела до принципового зменшення кількості порушень та тяжких наслідків ДТП у європейських країнах. Така політика в Україні повинна бути спрямована на удосконалення системи попереджень водіїв про порушення правил дорожнього руху, документування таких порушень, занесення інформації про порушників до єдиного реєстру, сплати високих штрафів.

Крім того, для інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в багатьох країнах Європейського Союзу, наприклад, у Королівстві Нідерландів, водії знають, що у випадку систематичного порушення правил дорожнього руху, до них будуть застосовуватися заходи виховного характеру: проходження повторного навчання та повторного складання екзамену з правил дорожнього руху для повернення посвідчення водія.

На нашу думку, програми навчання водіїв та екзамени з водіння слід переглянути таким чином, щоб посилити акцент на практичний аспект водіння в інтенсивному русі, створення важких ситуацій під час навчання, що в майбутньому забезпечить поінформованість водія про ті дії, які йому необхідно здійснити для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відомо, що завдяки виховній роботі не вдається переконати водіїв не порушувати правила дорожнього руху, дотримуватися основних вимог нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху. Тому у країнах Європейського Союзу ведеться активна політика щодо зменшення осіб, які сідають за кермо у стані алкогольного сп'яніння, шляхом запровадження жорсткої систему покарання. Крім того, в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в такий спосіб, коли особа, що вчинила порушення не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських або іншим чином, оскільки відсутній особистий контакт, оформлення процедур у письмовому вигляді чи у формі листів.

Наприклад, у Великобританії, коли поліція хоче знати, хто керував автомобілем у момент фотографування, штраф за незнання чи ненадання цієї інформації перевищує той, який стягується за більшість правопорушень [12, с. 58].

Експерти всього світу попереджають: якщо будь-яка держава буде ігнорувати показники травматизму та смертності на дорогах, дорожнього-транспортних пригод, то з кожним роком на дорогах аварії будуть спричиняти більше смертей, ніж різноманітні захворювання, а автотранспорт погіршувати життя людей, а не навпаки, покращувати його якість.

Законодавче удосконалення дало змогу багатьом країнам світу досягнути реального зменшення аварійності на дорогах і подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, основою яких є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення дорожньо-транспортних пригод, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода.

Висновки. Таким чином, проаналізувавши міжнародний досвід інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, можна зробити висновок про те, що першочерговими завданнями для підвищення інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є:

- 1) підвищення культури поведінки на дорогах;
- 2) покращення якості та інфраструктури доріг, створення комфортних умов для руху транспорту і пішоходів, вдосконалення проектування, будівництва і експлуатації доріг з урахуванням вимог безпеки;
- 3) належна підготовка водіїв, підвищення рівня навчання;

- 4) суворіші покарання за порушення правил дорожнього руху;
- 5) системне запровадження та належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- 6) підвищення рівня інформованості населення про питання дорожньо-транспортного травматизму, активна взаємодія із засобами масової інформації;
- 7) вдосконалення роз'яснювальної роботи і освітньої програми, зокрема: у дошкільних і шкільних учбових установах, у трудових колективах і на підприємствах, серед населення під час нагляду за дорожнім рухом;
- 8) контроль за дотриманням законів, стандартів і правил у процесі експлуатації транспорту, а також організації різних перевезень, перш за все, пасажирських, небезпечних вантажів;
- 9) активізація міжнародного співробітництва та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

Використання позитивного досвіду інших країн у інформаційно-правовій сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить Україні чітко визначити галузеві пріоритети на національному та регіональному рівнях, уникнути повторення чужих помилок і прорахунків, обрати апробовані та найбільш дієві засоби досягнення стратегічних цілей та передбачити наслідки їх застосування.

Література:

1. Global status report on road safety: time for // the official site of World Health Organization, 2009. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження КМ України від 25.05.11 № 480-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://search.ligazakon.ua>
3. Концепція державної програми підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://gai.ua/static/index/show/kontceptcija-derjavnoji-programi-pidvitshennja-bezpeki-dorojnogo-rukhu.html>.
4. Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 [Електронний ресурс] : Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
5. Противостояние “смерти на колесах” обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии [Електронний ресурс] : Режим доступу до журн.: http://roadsafety.org.ua/assets/files/deathonwheels_Ru.Pdf
6. Welcome to the European Road Safety Observatory [Електронний ресурс] : Режим доступу до журн.: http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/index-2.html.
7. Долгополова М. М. Європейський досвід системи забезпечення безпеки дорожнього руху як фактор впливу на процес просторового переміщення дорогами України / М. М. Довгополова // Вісник Запорізького юридичного інституту Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. –2009. – № 3. – С. 85-93
8. Дорожня безпека у Фінляндії: нові технічні рішення [Електронний ресурс] : Режим доступу до журн.: <http://ukrarticles.pp.ua/avto/14558-dorozhnaya-bezopasnost-v-finlyandii-novye-texnicheskie-resheniya.html>
9. Угода про співробітництво міністерств внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Угода Співдружності Незалежних Держав від 24.09.1993 [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://search.ligazakon.ua>
10. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения : За безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://roadsafety.org.ua/assets/files/European%20Status%20Report%20on%20RS_rus_full.pdf
11. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки : Постанова КМУ від 12.04.06 № 496 // Офіційний вісник України, 2006 р., № 15. – С. 1105
12. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу

[Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.]; за ред. Марчіна Свенціцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

INTRERNATIONAL EXPERIENCE INFOLEGAL ROAD SAFETY

MYKULETS V.

Problem. Road safety has become one of the most pressing social and economic problems of our time. According to the World Health Organization (WHO), the formation of traffic safety exercise 55 countries worldwide, including 32 representing Europe, 10 - Middle and Far East, 9 - North and South America, 3 - Oceania. According to the report of the World Health Organization on the status of road safety in the world of mortality as a result of traffic accidents in low-and middle-income countries is higher than in countries with high [1].

Thus, the mortality rate due to accidents ranges from 3.2 to 21, 3 deaths per 100 thousand inhabitants, the concentration of vehicles varies from 0.97 to 0.24 units per capita in Ukraine - (102 persons per 1 million inhabitants) is significantly higher than such countries as Switzerland (49 people), Germany (62 people). [2]

In Ukraine, the ratio of the number of deaths in road accidents per 1 million cars 7 times more than the EU and the U.S. and 10 times more than Japan. Number of deaths per 1 billion car-kilometers in Ukraine - 97, Germany - 14 (7 times less), Sweden - 8 (12 times less). The death toll in an accident in Ukraine is 13% of those killed in road events across Europe, while the number of cars - only 2% of the European fleet. [3]

Analysis of recent research. The problem of road safety to pay attention to many scientists, including: M.V. Afanasyev, V. Babkova, A.P. Vasilyeva, L.N. Kononenko, V.I. Konoplyanenko, A.L. Milenin, V. Novikov, M.I. Popov, R.A. Saifulin, A.U. Salmanov and others. However, today one of the main tasks of Ukraine is to improve the welfare of the people, solving pressing economic and social problems of the functioning of the state system of road safety and finding possible ways to improve the level of management, the achievement of which is possible only when the use of international standards for information legal road safety.

The aim of the article is to study the international experience of information-legal road safety and develop effective measures to ensure road safety in Ukraine.

The presentation of the basics. First of all, using the experience of foreign countries, should take into account the character and traditions of the country, the mentality of people, due to the fact that what may work perfectly in one country to another - do not take root. Today, the European Union implemented a number of measures to improve road safety, which are based on the analysis and evaluation of information on the status of road safety in a country, taking into account social and economic, cultural and psychological factors that influence on road safety, as well as people.

In Europe there are a number of targeted programs aimed at regulating traffic, reduce accidents, on ways to improve information management, implementation of new computer technologies in the activities of which are designed to ensure road safety, which are based on the UN Convention on 11/08/68 "Convention on Road Traffic," [4], and the European Agreement supplementing it.

In some countries, the national program for information security traffic developed specially created national technical and scientific organizations. For example, in the UK there Research Laboratory equipment UK, Australia - Australian Council for research in the field of roads in the United States - the National Highway Traffic Safety Administration, the Board of studies in the field of transport. Using research that were made by these institutions has led to important changes and the introduction of innovative approaches that are designed to ensure road safety in general [5].

The current comprehensive policy, legislation and other measures of the European Union in the field of road safety provide a systematic approach to the road. Established European Road Safety Observatory provides information dissemination, lessons learned, research results in the field of traffic data collection and analysis [6].

Today, Sweden has become the world leader in information and legal road safety. This is due to the fact that in the 60 years in this country was created by Swedish road safety

administration, whose main task was to address issues of road safety and to ensure a high level of coordination and funding of interdisciplinary activities in this area.

In Scotland, the organization operates "Road Safety Scotland", which is funded by the government, cooperating with all authorities and police in an attempt to ensure coordination approach to road safety and aimed at the development and coordination of the campaign on road safety in Scotland and Sweden operates a program road safety "Meta-zero", which aims to prevent fatalities and serious injuries resulting from traffic accidents, determining objectives and establish efficiency standards organizations and individuals connected with the traffic in Sweden [7, p. 86-87]. The Norwegian Ministry of Transport and Communications has assumed the role of an agency that effectively coordinates and oversees efforts to ensure road safety based multilateral integrated approach. Enlisting the support of national and local institutions (the police, the Ministry of Education and Research, Ministry of Health and medical services, the administration of public roads, non-governmental organizations), this ministry has made an effective use of all available resources. Liaison Committee in the field of road safety and the National Forum on Road Safety gives all parties the opportunity to usefully use the expertise and experience of each other through the exchange and dissemination of information. Ministry of Transport and Communications similarly provides support to non-governmental organizations such as the Norwegian Council for Road Safety. And for interoperability between different levels of government Public Roads Administration has developed guidelines to be followed by municipalities that require inside most reliable transportation services, private companies may also adopt these provisions [5].

Finland has long focused efforts reached a high level of information and legal road safety, which is based on the security strategy of the transport environment and safety characteristics of the vehicle. Road safety also contribute to the physical separation of opposing traffic flows (dividing strip) and adjustment of the speed limit.

The main point is to achieve a level of ability to minimize possible damage from collisions and various assumptions it errors, the person who wants to follow traffic rules (speed mode, security, quitting drinking and driving) in case of any possible accident did not die and will not be seriously injured.

Today in Finland using information systems for automatic control of vehicles, that created the proper conditions for the existence of safe vehicles, transport medium and effectively control traffic, so-called "smart transportation". This is the most effective system that lets you control the speed and restrict driving in inadequate condition. Emergency notification (eCall) enhances security by allowing to provide rapid assistance to victims of accidents [8].

Measures to take all necessary actions in information and legal support road safety, by analogy with Ukraine Specially designed service at the Ministry of Interior. Thus, the function of the State Inspectorate performs road safety in the Republic of Belarus, Georgia, Armenia, Uzbekistan, Kyrgyzstan and Tajikistan – Public Automobile inspection, Kazakhstan, Turkmenistan and Azerbaijan - traffic police.

Today, between the MIA of Ukraine and Ministry of Internal Affairs of Azerbaijan, the Republic of Armenia, Republic of Georgia, the Kyrgyz Republic, Latvia, Moldova, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Ukraine and Estonia has an agreement on cooperation in the field of road safety, which are designed to arrange appropriate messages between states and improve road safety, enhance cooperation of all parties in addressing law enforcement tasks in the field of traffic [9].

In the U.S., the UK, France, Austria traffic police department has only four basic functions: monitoring the implementation of traffic control traffic on the roads, the primary analysis and registration of accidents help drivers and pedestrians [7, p. 87].

Kingdom of the Netherlands has achieved high levels of information and legal support road safety through analysis of industry issues and create based on the analysis of long-term national strategy (at least 15-20 years), which is realistic, consistent, flexible and meets the present. Accordingly, the Government adopted a series of conceptual, planning and policy documents, united by one purpose and logic of the system - to ensure maximum safety of road

users due to a steady increase in the profitability of transport sector through the adoption of an act that will create the preconditions for implementing the next [1]. Israeli national plan of road safety is an example of direct financial strategy. Determining the importance of appropriate resource allocation and detailed allocation of the budget lines to ensure success in the field of road safety in Israel created two separate agencies: the National Organization for Road Safety and Israel National Roads Company. National Organization for Road Safety is responsible for the implementation and financing of all current events and improve safety on city roads. Israel National Roads Company is responsible for improving intercity infrastructure security. Agencies have their own annual budgets, which are painted on articles and shared between specific actions [10].

Development of technical capacity transport networks and interaction communication plays an important role in the economic growth of Ukraine and development of trade relations with neighboring countries. Building a national network of transport corridors, improving its condition and increasing bandwidth, improving technology international transport will facilitate integration of the transport system of Ukraine to transeuropean by bringing the state of the national transport network in line with EU norms and standards, efficient transport of foreign economic relations; attracting transit flows in Europe and Asia through Ukraine, increase state revenues from exports of transport services [11].

One effective means of information and legal road safety is coverage in the media issues of road safety, the causes of accidents and the severity of their consequences, advising road users for avoiding traffic accidents. Awareness of road users about road conditions and road infrastructure, level road equipment plays an important role, since the availability of such information to minimize the possibility of accidents, most protects users from the negative effects and creates an appropriate level of protection, the improvement of road safety.

Providing a comfortable environment for pedestrians and cyclists - an integral part of Finnish management plan road safety, which aims to change the speed mode in busy pedestrian areas up to 30 km / h, road design configuration to reduce speed, increase understanding of road signs and markings for drivers to create an enabling environment for pedestrians, provide and improve pedestrian, bicycle routes, develop cooperation between local authorities and the Finnish Road Administration. [10]

Foreign experience shows that one of the ways information and legal road safety is an effective policy enforcement, which led to a fundamental reduction in the number of violations and serious consequences of accidents in European countries. This policy in Ukraine should be aimed at improving the system alerts drivers about traffic violations, documenting such violations, entering information about offenders to a single register, pay high fines.

In addition, information and legal road safety in many EU countries, such as the Kingdom of the Netherlands, drivers know that if systematic violation of traffic rules, they will be subject to educative measures: the passage re-training and re-exam the SDA to return driver's license.

In our opinion, the training program for drivers and driving exams should be revised so as to increase the emphasis on the practical aspect of driving in heavy traffic, creating difficult situations during training in the future will provide the driver informed about the actions that he should be taken to ensure road safety. We know that through educational work can not convince drivers not to violate traffic rules, stick to the basic requirements of regulations in the field of road safety. Therefore in the European Union is an active policy to reduce people who drive while intoxicated by introducing rigid system of penalties. In addition, in many countries the procedure fines organized in such a way that when the person who committed the violation can not escape punishment by bribing police or otherwise, as no personal contact, registration procedures in writing or in the form of letters.

For example, in the UK, when the police want to know who was driving the car at the time of photography, fine for not knowing whether or not this information exceed that charged for most offenses [12, p. 58]. Experts around the world have warned that if any country will ignore indexes injuries and deaths on the roads, traffic accidents, then every year road accidents will cause more deaths than various diseases, impair transport and lives, and not vice versa, improve its

quality. Legislative improvements enabled many countries of the world to achieve real reduction in accidents on the roads and a further decline in accidents requires the implementation of measures to improve road safety, which are based on the analysis of the factors that led to the occurrence of accidents, and a departure from the position of primary charge driver or pedestrian.

Conclusions. Thus, analyzing the international experience of information-legal road safety, we can conclude that the priorities for improving information-legal road safety in Ukraine are: 1) improving the culture of behaviour on the roads; 2) improve the quality and infrastructure of roads, creation of favorable conditions for traffic and pedestrians, improving the design, construction and operation of roads including safety requirements; 3) proper training of drivers, improve learning; 4) stricter penalties for traffic violations; 5) system implementation and financing measures to improve the safety of traffic; 6) raising awareness about the issue of road traffic injuries, active interaction with the media; 7) improving outreach and educational programs, in particular in pre-school and educational institutions, labor groups and enterprises in the population during traffic control; 8) monitoring compliance with laws, standards and regulations in the operation of transport, as well as organizing various transportation primarily passenger and dangerous goods; 9) Enhancing international cooperation and exchange of experience on road safety, etc..

Using the positive experience of other countries in the field of legal information and road safety will allow Ukraine to define sectoral priorities at national and regional levels, to avoid repeating others' mistakes and miscalculations choose tested and the most effective means of achieving strategic goals and predict their effects.