

## Міфи у сфері безпеки дорожнього руху в Україні крізь призму сучасного європейського досвіду

**Колодяжний М. Г.**

*кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,  
завідувач відділу кримінологічних досліджень*

*Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності*

*імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України*

*вул. Пушкінська, 49, Харків, Україна*

*[orcid.org/0000-0003-2149-9165](https://orcid.org/0000-0003-2149-9165)*

*[mkolodyazhny@ukr.net](mailto:mkolodyazhny@ukr.net)*

**Ключові слова:** міфи, безпека дорожнього руху, смертність і дорожньо-транспортний травматизм, автотранспортна злочинність, стратегія Vision Zero.

У науковій статті здійснена спроба виокремлення та кримінологічного аналізу низки міфів у виді усталених стереотипів або помилкових суджень, що мають місце в теорії та практиці забезпечення дорожнього руху та запобігання автотранспортним правопорушенням в Україні. Авторська позиція в науковій статті спирається на результати здійсненого теоретичного й емпіричного дослідження європейської стратегії Vision Zero. Надано загальну характеристику останній. Указано країну, яка вперше у своєму правовому полі закріпила такий стратегічний підхід щодо гарантування безпеки дорожнього руху. Виділено генеральні напрями стратегії Vision Zero, на підставі яких у багатьох розвинених країнах світу здійснюється ефективна боротьба зі смертністю та тяжким травмуванням осіб під час дорожньо-транспортних аварій. Попри існування багатьох міфів в указаній сфері, виділено 5 найбільш актуальних і соціально значущих із них, а саме: 1) якісні дороги сприяють порушенню правил дорожнього руху; 2) сувора юридична відповідальність за порушення правил дорожнього руху є основою європейської стратегії Vision Zero; 3) високі показники безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі забезпечуються суто великим розміром штрафів; 4) водії намагаються дотримуватись правил дорожнього руху, оскільки бояться бути покараними; 5) «вина» за порушення правил дорожнього руху лежить суто на водієві. Розвіяння низки міфічних суджень здійснено з урахуванням багатьох важливих параметрів, як-от: стан безпеки дорожнього руху в окремих країнах Європейського Союзу та в Україні; рівень валового внутрішнього продукту на душу населення; обсяг інвестицій у дорожньо-транспортну інфраструктуру; розмір штрафів за окремі порушення правил дорожнього руху. Надано низку науково обґрунтованих аргументів щодо ефективності та співвідношення карально-репресивної та проактивної (кримінологічної) моделей забезпечення дорожнього руху й експлуатації транспорту.

## Myths in the field of road traffic safety in Ukraine through the prism of modern European experience

**Kolodyazhny M. G.**

*Ph. D. of Law, Senior Research Fellow,*

*Head of the Department of Criminological Research*

*Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems  
of the National Ukrainian Academy of Legal Sciences*

*Pushkinska str. 49, Kharkiv, Ukraine*

*orcid.org/0000-0003-2149-9165*

*mkolodyazhny@ukr.net*

**Key words:** *myths, road traffic safety, mortality and traffic injuries, traffic crime, Vision Zero strategy.*

The scientific article attempts to identify and criminologically analyze a number of myths in the form of established stereotypes or erroneous judgments that take place in the theory and practice of road safety and prevention of motor vehicle offenses in Ukraine. The author's position in the scientific article is based on the results of a theoretical and empirical study of the European Vision Zero strategy. A general description of the latter is provided. The country, which for the first time in its legal field established a similar strategic approach to ensuring road traffic safety, is indicated. The general directions of the Vision Zero strategy are highlighted, based on which in many developed countries of the world the effective fight against mortality and serious injury of persons during traffic accidents is carried out. Despite the existence of many myths in the specified area, 5 of the most relevant and socially significant of them are highlighted, namely: 1) high-quality roads contribute to violations of traffic rules; 2) strict legal responsibility for traffic violations is the basis of the European Vision Zero strategy; 3) high indicators of road traffic safety in the EU are provided exclusively by large fines; 4) drivers try to obey traffic rules because they are afraid of being punished; 5) "guilt" for violating traffic rules lies exclusively with the driver. Dispelling a number of mythical judgments was carried out taking into account many important parameters, in particular: the state of road traffic safety in certain EU countries and in Ukraine; level of GDP per capita; the volume of investments in road and transport infrastructure; the amount of fines for individual violations of traffic rules. A number of scientifically based arguments are provided regarding the effectiveness and ratio of punitive-repressive and proactive (criminological) models of road safety and transport operation.

**Постановка проблеми.** Сучасний глобалізований світ характеризується надзвичайною динамічністю соціальних, правових, політичних і навіть природно-кліматичних процесів. З різних об'єктивних і суб'єктивних обставин більшість громадян не можуть відстежити напрям руху розвитку соціуму, своє місце в ньому, охарактеризувати та проаналізувати великий потік щоденної неузгодженої інформації.

Наведена вище теза стосується не лише фундаментальних питань, які кожному свідомому громадянину досить дослідити у простій дуальній системі «за чи проти» або «чорне/біле», наприклад: адекватна оцінка геополітичного вектора розвитку окремих держав; об'єктивізація рішень

конкретних політичних сил або політиків з огляду на обраний курс країни; відповідність певних політичних рішень вимозі соціальної справедливості; засудження зовнішньої військової агресії, посягань на суверенітет і територіальну цілісність України тощо. Анонсовані аспекти насправді дотичні до менш складної на перший погляд соціальної проблематики на кшталт царини безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту.

Річ у тім, що мільйони українців унаслідок власної малоосвіченості, відсутності активної громадянської позиції, небажання звернення уваги на актуальні проблеми сучасного українського суспільства перебувають свідомо чи вимушено у своєрідному інформаційному вакуумі,

вони не здатні давати чіткі й очевидні відповіді на досить прості запитання. У зв'язку із цим частина населення України перебуває під впливом безлічі стереотипів, неправильного трактування соціальних явищ і процесів. Це цілком стосується і сфери дорожньо-транспортної безпеки та своєрідної міфізації, що має місце в ній. Водночас міфи розуміються в переносному значенні. Під ними (у кримінологічному сенсі) маються на увазі певні оманливі, частково помилкові або малообґрунтовані судження, властиві як широкому загалу, так і деяким науковцям і чиновникам. Відповідні хибні міфічні уявлення стосуються сутності, соціальної природи та проявів явища злочинності у сфері дорожнього руху, його внутрішньої будови і генеральних напрямів запобігання.

Це питання є архіважливим з огляду на отримання Україною 23 червня 2022 р. статусу кандидата на вступ до Європейського Союзу (далі – ЄС). У зв'язку із цим розвіювання деяких міфів у галузі, що розглядається, посилить предметність державної політики в Україні відповідно до сучасних європейських стандартів щодо забезпечення дорожнього руху та посилення ефективності запобігання автотранспортним правопорушенням.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Питання європейського досвіду забезпечення дорожнього руху вивчали деякі українські науковці, зокрема: М.М. Варава, Н.В. Давидова, О.В. Ільченко, Є.П. Калугин, Ю.С. Коллер, О.В. Константи́й, В.Ю. Микулець, В.А. Мисливий, К.О. Полтава, В.І. Приходько, І.І. Риндюк, А.О. Собакарь та деякі інші. Однак указана проблематика не досліджувалась раніше з погляду спростування усталених теоретико-прикладних стереотипів. Окрім цього, нате́пер вона не вичерпала себе через: іноді її безсистемне вивчення; відсутність методологічних засад пізнання таких питань; наявність окремих методичних недоліків дослідницького процесу; наявність наукових пробілів, використання застарілої інформації, застосування спрощеного підходу у вивченні окремих аспектів тощо.

**Мета статті** – виділення окремих міфів (помилкових суджень) у сфері безпеки дорожнього руху, їх спростування для підвищення ефективності відповідної державної політики України, її модернізації згідно з європейськими стандартами.

**Виклад основного матеріалу.** В основі досліджуваної проблематики, авторських контраргументів і спроб розвіювання міфічних тез окремих соціальних акторів (від пересічних громадян, як учасників дорожнього руху, до керівників правоохоронних структур) лежать результати здійсненого ґрунтовного кримінологічного дослідження європейської стратегії Vision Zero. Воно спирається на теоретичні й емпіричні напрацювання,

зокрема й міжнародних організацій, аналітичні матеріали регіональних і державних органів окремих країн, а також наукові праці зарубіжних учених.

Стратегія Vision Zero («Мета: нуль», або «Нульове бачення») уперше була розроблена й ухвалена парламентом Швеції в 1997 р. Її метою є зведення смертності та тяжкого травмування на дорозі до нуля. Стратегія спрямована на зміну філософії гарантування безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту, а також трансформацію усталеної парадигми запобігання автотранспортним правопорушенням, яка зводиться, особливо в Україні, до карально-репресивної моделі реагування на відповідний юридичний факт і його негативні наслідки. Ця стратегія виходить із визнання апріорності допущення людьми помилок на дорозі (неуважність, легковажність, самовпевненість, агресивна їзда, нехтування інстинктом самозбереження, гедонізм, прояв аномії) та віднесення людського чинника до фундаментальної детермінанти останніх. Водночас своєрідна інноваційність стратегії Vision Zero полягає в так званому етичному імперативі щодо покладання «відповідальності» за настання ДТП не лише на винного водія, а й на багатьох інших суб'єктів, від яких залежить безпека дорожнього руху. Такими є: парламент; органи та підрозділи патрульної поліції; автовиробники; проектувальники; дорожні служби; органи місцевого самоврядування; заклади охорони здоров'я; громадськість у всіх її проявах та інші [1].

Нате́пер представлена стратегія базується на таких напрямках, як: а) управління безпекою дорожнього руху; б) безпека пересування шляхами; в) безпека транспортних засобів; г) безпека учасників дорожнього руху; ґ) медицина катастроф [2].

Швеція та деякі інші скандинавські країни, особливо Норвегія, нині є світовими лідерами за рівнем безпеки дорожнього руху. Це наочно демонструє показник смертності від ДТП у розрахунку на 1 млн населення. Станом на 2020 р. у Швеції він дорівнює 20, у Норвегії – 17 [3]. Наприклад, в Україні летальність від дорожньо-транспортного травматизму сягає 85 осіб на 1 млн населення (2020 р.) [4]. Це означає, що шанси померти на дорозі в нашій державі є удвічі більшими, ніж загалом у ЄС, та у 5 разів порівняно з Норвегією.

У зв'язку із цим наведемо декілька міфів, які потребують відповідного кримінологічного аналізу та спростування на основі науково обґрунтованих результатів.

*Міф 1. Якісні дороги сприяють порушенню правил дорожнього руху.* Попри існування певних взаємозв'язків у цих обставин, якісна дорожня інфраструктура, навпаки, зменшує аварійність на дорогах. Причина тих же дій, пов'язаних із

порушенням швидкісного режиму руху, має передусім суб'єктивну основу і зводиться до невисокої правової культури і правосвідомості окремих осіб, які управляють транспортними засобами. Насправді якісні дороги, які досягаються значними інвестиціями в дорожньо-транспортну інфраструктуру, є локомотивом економічного зростання країн і добробуту їх громадян. Усі держави зі списку G7 і G20 здійснюють фінансування цієї сфери на дуже високому рівні, який, наприклад, у Китайській Народній Республіці щороку сягає 658,8 млрд євро (2020 р.) [5]. На один долар, витрачений урядами країн на ці потреби, припадає до трьох доларів прибутку в середньо- і довгостроковій перспективі [6; 7]. Це досягається завдяки відомому мультиплікативному економічному ефекту експлуатації якісних доріг. Навіть більше, за даними Національної поліції України, у 2020 р. однією із причин ДТП було порушення правил утримання автодоріг і вулиць, на яку припадає 0,4% з усього встановленого масиву чинників. Звичайно, ці офіційні дані значно занижені. На це вказує показник індексу якості доріг (Road Quality Index). Відповідно до нього Україна посідає лише 130 місце із 137 країн світу (2018 р.) [8]. Гірші дороги за українські є лише в кількох слабозрозумітих і бідних державах Африки та Південної Америки. Тому казати, що порушення у сфері дорожнього руху відбуваються через якісні дороги в європейських країнах, особливо в Україні, не доводиться.

*Міф 2. Суворі юридична відповідальність за порушення правил дорожнього руху є основою європейської стратегії Vision Zero.* Таке твердження не відповідає дійсності. Наведена та деякі схожі думки здебільшого зумовлені передбаченням у багатьох країнах – членах ЄС високих штрафів за порушення правил дорожнього руху й інших засобів матеріального характеру щодо впливу на поведінку водіїв (система штрафних балів; збільшення вартості щорічного поліса страхування транспортного засобу для осіб, які порушували правила дорожнього руху за попередній рік; прив'язка розміру штрафу до рівня доходів порушника; конфіскація автомобіля у водіїв, яких притягнуто до кримінальної відповідальності за його управління у стані алкогольного сп'яніння, що спричинило загибель одного чи кількох осіб, та інше). Перелічені й інші заходи аж ніяк не охоплюються стратегією Vision Zero. Вона включає низку різних за своїм характером напрямів діяльності, які в сукупності спрямовані на зменшення смертності та тяжкого травмування людей під час ДТП, а також виступають основою для скорочення рівня правопорушень у сфері дорожнього руху. Щодо кримінально-правової й адміністративно-правової охорони суспільних відносин

у сфері безпеки дорожнього руху, то цей напрям державної політики в західних країнах є відособленим і здійснюється паралельно з комплексом вищенаведених соціально-превентивних заходів.

*Міф 3. Високі показники безпеки дорожнього руху в ЄС забезпечуються суто великим розміром штрафів.* Указана помилка пов'язана з вищевикладеним міфом. Варто визнати, що в європейських країнах мають місце набагато більші розміри адміністративних штрафів за різні порушення правил дорожнього руху. Наприклад, найсуворіші адміністративні стягнення за перевищення швидкісного режиму їзди передбачені в Норвегії (штраф від 781 євро, тимчасове позбавлення посвідчення водія або позбавлення волі), Швеції (від 305–400 євро залежно від значення перевищеної швидкості), Швейцарії (штраф від 375 євро або позбавлення волі від 1 року) тощо [9]. Аналогічно можна говорити і про досить високі штрафи порівняно з Україною, передбачені в європейських країнах за проїзд на заборонний сигнал світлофора (мінімум 756 євро в Норвегії, 700 євро у Греції), за розмову по мобільному телефону під час руху транспортного засобу без використання системи hands free (мінімум 230 євро в Нідерландах, 200 євро в Іспанії) [10].

Що стосується їзди у стані алкогольного сп'яніння, то в Україні після внесення у 2021 р. відповідних змін до законодавства розмір штрафів за це правопорушення є співрозмірним із санкціями багатьох європейських країн (мінімум 446 євро станом на 28 серпня 2022 р. за офіційним курсом НБУ, який становив 36,48 грн за 1 євро). Розмір цього штрафу в Україні нині є більшим порівняно навіть з Ірландією, Нідерландами, Австрією, Францією і навіть Люксембургом. Нагадаємо, що перелічені європейські держави є найбагатшими відповідно до розміру ВВП на душу населення, який у них сягає станом на 2020 р. від 30,6 тис. євро у Франції до 82,2 тис. євро у Люксембурзі [11]. В Україні цього ж року цей показник дорівнював лише 3,5 тис. євро [12]. Він майже удвічі менший, ніж у найбіднішій країні ЄС – Болгарії (6,3 тис. євро). У 2022 р. рівень ВВП на душу населення в Україні значно скоротиться через протистояння зовнішній військовій агресії, яке автоматично спричиняє істотне збільшення видатків на утримання Збройних Сил; прискорення темпів інфляції; скорочення експорту на тлі збільшення імпорту товарів; зменшення ділової активності в державі тощо.

Водночас робити висновок, що в західних державах відносно низькі показники смертності та тяжкого травмування учасників дорожнього руху досягаються переважно жорсткими санкціями було б перебільшенням, зумовленим поверховим аналізом політики ЄС у цій царині. Таке

формування можна почути з вуст керівництва Міністерства внутрішніх справ України та Національної поліції, які лобіюють застосування в нашій державі карально-репресивного підходу у вирішенні проблеми дорожньо-транспортної аварійності. Більш коректним було б стверджувати, що високі показники безпеки дорожнього руху в ЄС забезпечуються передусім солідним фінансуванням різних напрямів діяльності, що охоплюються стратегією Vision Zero, доповненим відносно високими штрафами за різні порушення правил дорожнього руху. Саме така розстановка акцентів є принциповою, адже в іншому разі в Україні, яка прагне стати в середньостроковій перспективі (у 2029 р.) членом ЄС, реалізуватиметься державна політика в цій сфері з порушенням відповідних пріоритетів.

*Міф 4. Водії намагаються дотримуватись правил дорожнього руху, оскільки бояться бути покараними.* Звичайно, загальнопревентивний вплив закону України про кримінальну відповідальність, а також санкцій, що містяться у ст. 21 гл. 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення, на поведінку учасників дорожнього руху, особливо водіїв, має місце. Однак ніхто достеменно не знає реального запобіжного ефекту страху громадян перед покаранням або застосуванням адміністративних стягнень. Виходячи із сотень випадків, навіть після істотного збільшення штрафів, управління транспортними засобами у стані сп'яніння, тисяч щоденно зафіксованих фактів перевищення швидкості, зупинки в забороненому місці тощо, ефективність таких заходів є низькою. Водіїв у деяких країнах (Китайська Народна Республіка, Таїланд, Малайзія) від учинення деяких автотранспортних злочинів навіть не зупиняє страх смертної кари [13]. Більшу адекватну частину учасників дорожнього руху з достатнім рівнем правосвідомості та правової культури мотивує дотримуватись вимог транспортної безпеки саме боязнь потрапити в аварію, померти під час ДТП, а також переживання за благополуччя своїх близьких, які перебувають поруч у салоні автомобіля. Така теза підтверджується результатами спеціального дослідження під назвою «Європейський барометр», яке було проведено в 11 країнах ЄС у 2021 р. [14].

*Міф 5. «Вина» за порушення правил дорожнього руху лежить суто на водієві.* Це – один із ключових міфів. Від здатності його спростування фактично залежать подальші успіхи України в досягненні мети значного зменшення смертності та тяжкого травмування громадян на дорогах нашої держави. Насправді, з формально-правової позиції, вина є головною й обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони відповідного складу правопорушення (кримінального чи адміністра-

тивного). Тут будь-які дискусії зайві, адже все є зрозумілим: винна у вчиненні певного правопорушення у сфері дорожнього руху й експлуатації транспорту особа має бути притягнута до передбаченої законом відповідальності.

Що стосується прогресивної західної практики в цьому відношенні, то вона кардинально відрізняється. Річ у тім, що відповідно до філософії стратегії Vision Zero, яка покладена в основу запобігання правопорушенням, що розглядаються, у більшості передових країнах світу (країни ЄС, США, Велика Британія, Канада, Австралія, деякі азійські держави тощо) «вина» за настання факту ДТП і/або смерті та травмування учасників дорожнього руху лежить не тільки на винному водієві, який припустився фатальної помилки, а й передусім на інших суб'єктах. Такими є: парламент і депутати, які ухвалюють закони; компанії та підприємні організації, які будують і реконструюють дороги й іншу дорожню інфраструктуру; дорожні служби, які обслуговують дорожнє покриття; підрозділи патрульної поліції, які здійснюють профілактику та контроль дотримання правил і вимог дорожньо-транспортної безпеки; громадськість, яка має реагувати на порушення іншими особами правил дорожнього руху, та інші. Саме наведена модель покладена в основу сучасної парадигми забезпечення дорожнього руху згідно зі стратегією Vision Zero. Тому «вина» у смертності та травмуваннях учасників дорожнього руху лежить не лише на особі, яка управляє транспортним засобом, а й на великій кількості суб'єктів, від яких залежить безпека на дорогах [15].

У теорії та практиці гарантування безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту існує чимало й інших міфів і стереотипів. Їх докладний розгляд у рамках обмеженого обсягу представленої наукової статті неможливий з очевидних причин.

#### **Висновки:**

а) проблема безпеки дорожнього руху є однією з найактуальніших проблем як для України, так і для ЄС і усього світового співтовариства;

б) стратегія Vision Zero є натепер найбільш ефективною відповіддю прогресивної частини людства на загрозу високої смертності та тяжкого травмування учасників дорожнього руху;

в) царина дорожньо-транспортної безпеки перебуває, особливо в Україні, у тіні багатьох помилкових (міфічних) суджень, стереотипних уявлень і малообґрунтованих підходів щодо основних напрямів забезпечення дорожнього руху та запобігання автотранспортним правопорушенням;

г) в Україні необхідно змінити пріоритети в запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. Карально-репресивна державна політика має лише доповнювати більш ефективну і соціально

продуктивну проактивну (кримінологічну) модель забезпечення дорожнього руху, що спирається на різноманітні заходи стратегії Vision Zero;

д) подальше розроблення на стратегічному рівні перспективних напрямів і заходів гарантування безпеки дорожнього руху в Україні має здійснюватися з обов'язковим урахуванням прогресивного досвіду розвинених європейських держав (Швеція, Норвегія, Швейцарія, Нідерланди тощо), які останніми роками досягли значних успіхів у скороченні смертності та тяжкого травмування людей під час ДТП. Для цього

в нашій країні необхідно: гармонізувати відповідне законодавство із правом ЄС; відновити дорожньо-транспортну інфраструктуру, особливо в післявоєнний період; поступово запроваджувати політику мікромобільності; удосконалити роботу підрозділів патрульної поліції; сформувати в українському суспільстві нульову толерантність до будь-яких порушень правил дорожнього руху; розширити участь громадян у суспільному дискусії навколо цієї соціальної проблеми та залучити їх на оплатній основі до виявлення порушників вимог транспортної безпеки тощо.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Vision Zero – no fatalities or serious injuries through road accidents. URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-seriousinjuries-through-road-accidents/>
2. About program We live Vision Zero. URL: <http://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/>
3. Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory. 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)
4. Головкін Б.М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75. DOI: 10.21564/2414-990X.156.252879
5. Transport infrastructure investment and maintenance. URL: [https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance\\_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrspirt-data-en](https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrspirt-data-en)
6. Road to Growth: The Case for Investing in America's Transportation Infrastructure. URL: <https://s3.amazonaws.com/brt.org/staging-qeOOpdhhbbqqq3/2015.09.16-InfrastructureReport-Final.pdf>
7. The State of U. S. Infrastructure. URL: <https://www.cfr.org/backgrounder/state-us-infrastructure>
8. Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>
9. Наливанна Д., Дядюк Ю. Як карають за перевищення швидкості в Україні та країнах Європи. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>
10. EU Driving Penalties Report. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>
11. Real GDP per capita. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_08\\_10/default/bar?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/bar?lang=en)
12. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>
13. China orders death penalty in drunken driving accident. URL: <https://www.ctvnews.ca/china-orders-death-penalty-in-drunken-driving-accident-1.419788>
14. Europeans and Responsible Driving. March 2021. URL: [https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05-Fondation%20VINCI%20Autoroutes-European%20Barometer%20results\\_GLOBAL-ENG.pdf](https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05-Fondation%20VINCI%20Autoroutes-European%20Barometer%20results_GLOBAL-ENG.pdf)
15. Колодяжний М.Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

#### REFERENCES

1. Vision Zero – no fatalities or serious injuries through road accidents. Retrieved from <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-seriousinjuries-through-road-accidents/> [in English].
2. About program We live Vision Zero. Retrieved from <http://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/> [in English].
3. Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. Retrieved from [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf) [in English].
4. Holovkin B.M. (2022). Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini. *Problemy zakonnosti*. [Assessment of road traffic accidents and the severity of its consequences in Ukraine. *Problems of Legality*]. 2022. Vyp. 156. S. 52–75. DOI: 10.21564/2414-990X.156.252879

5. Transport infrastructure investment and maintenance. Retrieved from [https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance\\_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrspirt-data-en](https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrspirt-data-en) [in English].
6. Road to Growth: The Case for Investing in America's Transportation Infrastructure. Retrieved from <https://s3.amazonaws.com/brt.org/staging-qeOOpdhbbqq3/2015.09.16-InfrastructureReport-Final.pdf> [in English].
7. The State of U. S. Infrastructure. Retrieved from <https://www.cfr.org/backgrounders/state-us-infrastructure> [in English].
8. Quality of road infrastructure. Retrieved from <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057> [in English].
9. Nalyvanna D., Diadiuk Yu. Yak karaiut za perevyschennia shvydkosti v Ukraini ta krainakh Yevropy. Retrieved from <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/> [in Ukrainian].
10. EU Driving Penalties Report. Retrieved from <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/> [in English].
11. Real GDP per capita. Retrieved from [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_08\\_10/default/bar?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/bar?lang=en) [in English].
12. Valovyi vnutrishnii produkt (VVP) v Ukraini. Retrieved from <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/> [in Ukrainian].
13. China orders death penalty in drunken driving accident. Retrieved from <https://www.ctvnews.ca/china-orders-death-penalty-in-drunken-driving-accident-1.419788> [in English].
14. Europeans and Responsible Driving. March 2021. Retrieved from [https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05-Fondation%20VINCI%20Autoroutes-European%20Barometer%20results\\_GLOBAL-ENG.pdf](https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05-Fondation%20VINCI%20Autoroutes-European%20Barometer%20results_GLOBAL-ENG.pdf) [in English].
15. Kolodiaznyi M.H. (2022). Stratehiiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine] : monohrafiia. Kharkiv : Pravo. 300 s. [in Ukrainian].