ЗАРУБІЖНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД КРИМІНОЛОГІЧНОГО ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

ЖУЧЕНКО Євгеній Юрійович - аспірант Донецького державного університету внутрішніх справ

УДК: 343.9.01:343.346.5 (477)
DOI 10.32782/EP.2021.3.16

У статті автор розглядає зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного гарантування безпеки дорожнього руху. Вказується, що з кожним роком стає очевидною необхідність в удосконаленні процесу підготовки водіїв, а також контроль за якісним складанням ними іспитів. Сучасні технології дозволяють майбутньому водієві відчути себе у різноманітних стресових ситуаціях, котрі можуть призвести до втрати ним контролю за дорогою (у тому числі, водій може штучно відчути себе у стані сп'яніння). Однак, в нашій країні ці можливості нівелюються через великі корупційні ризики. Такий стан справ підтверджує необхідність створення спеціальних служб, діяльність яких була б безпосередньо спрямована на проведення відповідних досліджень та створення програм удосконалення безпеки дорожнього руху та дотримання правил як водіями, так і пішоходами. Доводиться, що для нашої країни міжнародне співробітництво відіграє дуже важливу роль, особливо це стосується колосального досвіду законотворення. Міжнародна спільнота протягом тривалого часу займається пошуком актуальних проблем та прогалин, котрі мають негативний вплив на тенденції кримінально протиправної діяльності. Підсумовується, що із урахуванням міжнародного та зарубіжного досвіду можна сказати, що для удосконалення кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху, наша країна може здійснити низку заходів: 1) удосконалити нормативно-правову базу у сфері дорожнього руху; 2) удосконалити конструкцію пішохідних переходів та освітлення, а також стан доріг; 3) заборонити користування електронними засобами (у т.ч. мобільними телефонами, аудіо- та відеоплеєрами тощо) водіям та пасажирам під час руху на транспорті; 4) забезпечити регулярну пропаганду здорового способу життя та безпечного руху із демонстрацією результатів його порушення.

Ключові слова: кримінальне правопорушення, кримінологічне запобігання, безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, кримінальне законодавство, зарубіжний досвід, міжнародна спільнота.

Постановка проблеми

Протягом тривалого часу наша країна прагне зайняти гідне місце на міжнародній арені та стати членом Європейського Союзу. Усе це потребує певних зусиль, результатом яких має стати вдосконалення всіх сфер людського буття. Не є винятком і юридична. Варто відмітити, що на сьогодні кримінологічна ситуація в країні складається не в повній мірі задовільним чином. Такий стан справ може бути пояснений низкою факторів – від неефективних норм чинного кримінального законодавства 2001 року до неналагодженої роботи правоохоронних органів. Втім, це, звичайно, також має негативний вплив. Однак, є низка видів кримінальних правопорушень, існування яких зумовлені, здебільшого, політичними та економічними

чинниками. Одними з таких є кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Вирішення цієї проблеми має відбуватись із урахуванням не тільки свого попереднього (здебільшого, негативного) досвіду, а і міжнародного та зарубіжного, чиї законодавства можна вважати взірцевими у зв'язку з їх виваженістю. Отже, враховуючи вказане, вважаємо за доцільне зупинитись на цьому питанні більш детально.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

На сьогодні кримінальні правопорушення у сфері дорожнього руху залишаються не в повній мірі дослідженими. Окремі аспекти зустрічаються в працях таких учених як, Б.Ю. Бурбело, В.Г. Ковальов, В.А. Мисливий, В.І. Осадчий, А.І. Перепелиця, С.І. Саєнко, А.О. Сабакарь, В.П. Тихий, М.Л. Шелухін та ін.

Метою статті є дослідження зарубіжного та міжнародного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу

Відтак, у Європі існує безліч програм, спрямованих на регулювання безпеки дорожнього руху, скорочення аварійності на дорогах, удосконалення інформаційного забезпечення, упровадження новітніх комп'ютерних технологій у діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху, в основі яких лежать Конвенція ООН «Конвенція про дорожній рух» від 08.11.1968 р. [1] та Європейська угода. В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше, ніж у ЄС і США, та в 10 разів більше, ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобілекілометрів в Україні – 97, у Німеччині – 14 (у 7 разів менша), у Швеції – 8 (у 12 разів менша) [2, с. 142]. Досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності всіх зацікавлених сторін [3, с. 20]. Звичайно, перелік вказаних країн доводить, що проблема удосконалення дорожнього руху напряму залежить від бюджету країни, що обумовлено необхідністю вкласти достатню суму коштів для забезпечення доріг технічним обладнанням. При цьому не можна не звернути увагу на те, що значення також має і інформаційне забезпечення безпеки дорожнього руху.

У зв'язку із цим в окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху розробляються спеціально створеними національно-технічними й науковими організаціями. Так, у Великобританії існує Науково-дослідна дорожня лабораторія Великобританії, в Австралії – Австралійська рада із дослідження у сфері доріг, у США – Національне управління безпеки дорожнього руху, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху загалом [4]. Особливістю системи державного управління безпекою дорожнього руху в Німеччині є чітке розділення функцій в області державного управління забезпеченням безпеки дорожнього руху, глибока взаємодія органів виконавчої влади, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху, і громадськості в особі суспільних об'єднань, союзів підприємців, страховиків, виробників транспортних засобів і ін. Розробка програм по підвищенню безпеки дорожнього руху ведеться на федеральному рівні, при цьому в реалізації програм беруть участь як федеральні органи, так і відповідні органи земель і структури на місцях, що сприяє підвищенню їх ефективності. Головними органами виконавчої влади Німеччини, відповідальними за забезпечення безпеки дорожнього руху, є: Федеральне міністерство транспорту, будівництва і житлового господарства, Федеральне автотранспортне відомство, Федеральне дорожнє відомство, Дорожня поліція (Verkehrspolizei). Окрім органів виконавчої влади, в Німеччині діє велика кількість громадських організацій, що ставлять за мету підвищення

безпеки дорожнього руху, такі як Рада з безпеки дорожнього руху, Служба безпеки дорожнього руху, загальний німецький автомобільний клуб «ADAC». Клуб є старим об'єднанням в Німеччині, що займається й проблемою безпеки дорожнього руху. Фахівці вищезазначеного клубу з метою підвищення безпеки дорожнього руху пропонують три основні напрямки вирішення проблеми дорожньо-транспортних пригод, а саме: – загальне покращення стану доріг; – підвищення кваліфікації водіїв (тренування водіїв) на спеціальних курсах; – будівництво нових автомобільних доріг з урахуванням збільшення кількості транспорту та інтенсивності руху [5, с. 139]. На нашу думку, з кожним роком стає все більш зрозумілою необхідність удосконалити процес підготовки водіїв, а також контроль за якісним складанням ними іспитів. Сучасні технології дозволяють майбутньому водієві відчути себе у різноманітних стресових ситуаціях, котрі можуть призвести до втрати ними контролю за дорогою (у тому числі, водій може штучно відчути себе у стані сп'яніння). Однак, у нашій країні ці можливості нівелюються через великі корупційні ризики. Такий стан справ підтверджує необхідність створення спеціальних служб, діяльність яких була б безпосередньо спрямована на проведення відповідних досліджень та створення програм удосконалення безпеки дорожнього руху та дотримання правил безпеки як водіями, так і пішоходами.

Шість років тому Європейський Союз висунув умову, відповідно до якої було зменшення кількості постраждалих від ДТП у 2 рази. Враховуючи, що Німеччина є транзитною державою, багато винних в аваріях водіїв є громадяни інших країн, а тому вони можуть уникнути відповідальності за скоєні порушення. Німці цю проблему намагаються вирішити такими заходами: – дані на порушників заносяться до національної електронної бази даних і надалі при спробі порушника – іноземця в'їхати на територію Німеччини, не сплативши раніше накладений штраф, йому цей в'їзд забороняється; – укладаються відповідні угоди з поліцією або уповноваженими органами інших країн, які направляють відповідну інформацію про накладення штрафу за місцем постійного проживання порушника з попередженням про те, що, якщо він не сплатить відповідний штраф, його справа буде передана до суду; – у рамках міжнародного співробітництва з правоохоронними органами інших держав до порушників вживаються заходи реагування з урахуванням місцевих правових систем. Виходячи з цього, однією з головних проблем об'єднаної Європи стала різниця між законодавчими та нормативними базами різних країн, що регламентують питання дорожнього руху (Правил дорожнього руху, законодавчих актів щодо покарання за порушення ПДР, порядку сплати штрафів або відбування покарання тощо). Тому, на думку фахівців Міністерства внутрішніх справ Баварії, штрафи на території Євросоюзу повинні бути єдиними. Також вважається доцільним запровадити на всій території ЄС загальні Правила дорожнього руху. Хоча це справа не найближчого часу, оскільки потребує внесення багатьох змін у національні законодавства, у тому числі і конституції деяких країн [5, с. 139]. Для нашої країни міжнародне співробітництво відіграє дуже важливу роль, особливо це стосується колосального досвіду законотворення. Міжнародна спільнота протягом тривалого часу займається пошуком актуальних проблем та прогалин, котрі мають негативний вплив на тенденції кримінально протиправної діяльності. Потім, після ретельного вивчення, ці проблеми вдало вирішуються шляхом удосконалення нормативно-правової бази, а також створення спеціальних стратегій та програм. Це стосується і досвіду гарантування безпеки дорожнього руху. Звичайно, з-поміж європейських країн Німеччина в цьому питанні є взірцем, оскільки її підхід до дорожнього руху є максимально виваженим.

Основний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, але й у конфіскації автотранспортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що, у свою чергу, пов'язано із впроваджен-

ням так званої системи штрафних балів, яка діє в Німеччині, США. Це означає, що коли водій набирає за рік штрафні бали за допущені порушення правил дорожнього руху, сума його страховки, яка становить, наприклад, до 1 000 євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1 000 євро, на третій –на 2 000 євро [6]. Умовою успішного гарантування безпеки дорожнього руху є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в такий спосіб, що особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських, оскільки особистий контакт відсутній, оформлення процедур відбувається 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 [7, с. 58]. Матеріальні покарання завжди були і залишаються достатньо дієвими адміністративно- та кримінально-правовими заходами. Вони не втрачають своєї актуальності ще у зв'язку із тим, що, з одного боку на правопорушника здійснюється виховний кримінально-правовий вплив, а з іншого – держава на це не витрачає гроші, а отримує, що дозволяє, у тому числі, подолати наслідки дорожньо-транспортної пригоди. Звичайно, дуже велике значення має і відшкодування шкоди водіями особам, котрі потерпіли від їх неправомірних дій або звичайної кримінально-протиправної недбалості. Отже, ми повністю підтримуємо підхід вищевказаних країн.

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, але і пасажирам, оскільки під впливом радіохвиль, що йдуть з мобільних телефонів, можуть відбуватися збої в роботі електронного устаткування автобусів і трамваїв, що може призвести до аварії. А у Франції з липня 2012 р. кожний водій повинен мати алкотестер (одноразового використання), за його відсутність стягується штраф у розмірі 11 євро [8]. У країнах ЄС, Австрії і Швейцарії існує визначений ступінь децентралізації діяльності по гарантуванню безпеки дорожнього руху і відповідної політики. Однак у різних країнах ситуація далеко не однакова. Так, у Федеративній Республіці Німеччини і Швейцарії цим займаються федеральні влади, а в таких державах, як Ірландія, ця діяльність носить високоцентралізований характер. У роботі з гарантування безпеки дорожнього руху на місцях завжди беруть участь місцеві органи управління, часто виборні представники, а іноді асоціації рядових громадян учасників дорожнього руху, як у Бельгії, Франції і Нідерландах. У ряді країн безпеку дорожнього руху на місцях забезпечують у рамках національної політики, а в інших державах першочергову роль у прийнятті рішень грають місцеві влади [5, с. 140]. На нашу думку, більш правильним є підхід, при якому безпека дорожнього руху на місцях забезпечується у рамках національної політики. Насправді, саме держава повинна бути ініціатором та виконавцем процедури удосконалення всіх об'єктивних та суб'єктивних умов, у яких здійснюється дорожній рух. Що стосується вимоги мати при собі алкотестер та заборони спілкування по мобільному телефону і пасажирам, маємо відмітити, що це також має достатньо позитивний ефект, особливо це стосується останнього. Ми можемо навіть сказати, що тут основна проблема не у радіохвилях, а у тому, що сторонній шум відволікає водія від дороги, що може спровокувати дорожньо-транспортну пригоду.

У Сполучених Штатах Америки дорожня поліція поєднує та виконує всі завдання звичайних поліцейських інших країн, адже вони здійснюють: переслідування злочинців, накладення арештів, надання допомоги в розслідуванні кримінальних злочинів, забезпечення громадської безпеки на вулицях. Дорожні поліцейські майже завжди повинні попереджати злочинну діяльність самостійно. Таке явище склалося ще з тих часів, коли звичайна поліція підпорядковувалась мерам міст чи округів і була єдиною службою поліції, що підпорядковувалась лише владі штатів. Прикладом є те, що поліція штату Каліфорнія до сих пір називається «Дорожньою поліцією», хоч виконує всі поліцейські функції. Досвід Сполучених Штатів Америки щодо обладнання патрульних

автомобілів службовими базами потрібно визнати позитивним та використовувати в Україні. Але з іншого боку, найкращий патрульний автомобіль має служба дорожньої поліції Італії – єдина у світі, в автомобільному парку якої значиться автомобіль класу «люкс» – Lamborghini Gallardo. Цей автомобіль є подарунком компанії Lamborghini з нагоди святкування 152 річниці з дня створення Національної поліції Італії. Автомобіль обладнаний інноваційною технікою і повністю відповідає вимогам поліції не тільки в тому, що стосується забезпечення виконання правил дорожнього руху, але і врятування життя. Наприклад, до базової комплектації поліцейського автомобіля входить обладнання для зняття електрокардіограми, артеріального тиску і аналізу складу крові, дефібрилятор для реанімації, а також необхідне обладнання для перевезення донорської крові та органів [9]. На відміну від дорожньої поліції США, в обов'язки італійських дорожніх поліцейських входить лише те, що стосується дорожнього руху. Італійські дорожні поліцейські не здійснюють арештів та розшуку злочинців – це завдання інших підрозділів поліції [5, с. 140]. Умовно кажучи, більшість з вищерозглянутих зарубіжних та міжнародних підходів до забезпечення безпеки дорожнього руху є за своєю сутністю заходами та засобами загальносоціального, спеціального та індивідуального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Особливе місце тут також займає і віктимологічне запобігання. Як і у випадку всіх інших суспільно небезпечних діянь, так і в контексті досліджуваного нами, актуальною залишається думка про те, що роль жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки завжди була і залишається майже такою самою як і самого кримінального правопорушника. У зв'язку із цим гарантування безпеки дорожнього руху має розпочинатись ще з дитинства, при цьому як з точки зору пасажира, так і з точки зору водія. Це правило вдало реалізовано у зарубіжних країнах.

Так, у роботі з пропаганди безпеки дорожнього руху важливим напрямом діяльності є сімейне виховання. Робота з сім'єю розпочинається з дитячої і материнської консультації, де розміщують наочну агітацію з питань безпеки дорожнього руху, батькам показують відеофільми і роздають брошури про безпечне перевезення дитини в автомобілі. Навчання дітей дошкільного віку безпеці дорожнього руху відбувається в дитячих садах і у муніципальних нянь, де для цього є спеціальний методичний матеріал. До виховання культури дорожнього руху у дітей шкільного віку також активно залучаються батьки, їм роздається спеціальна література, разом з дитиною вони розробляють маршрут безпечного руху в школу. Особливий напрям пропаганди безпеки дорожнього руху складає робота з літніми учасниками дорожнього руху. Є спеціальні програми додаткового навчання літніх автомобілістів із залученням до цієї роботи соціальних і медичних працівників, розроблені інформаційні матеріали для різних організацій пенсіонерів, реабілітаційних центрів та інших. Акцентуємо, що наразі у Фінляндії досить популярними є алкозамки, які здійснюють блокування заведення автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складає 0,2 проміле і вище. Чисельні підприємства, які займаються перевезеннями, також встановлюють алкозамки. Такі профілактичні заходи істотно впливають на підвищення рівня безпеки на автошляхах. Слід зазначити, що проїзд авто- та мототранспорту без технічного огляду в Фінляндії заборонено. Для підвищення безпеки дорожнього руху в Фінляндії використовується як зарубіжний, так і міжнародний досвід. Так, у скандинавських країнах створена єдина система автомобільного зв'язку, що охоплює всю Данію, більшу частину Швеції, південні райони Норвегії та Фінляндії. Розроблено спільну програму підвищення безпеки дітей на дорогах, здійснюються ідентичні комплекси заходів щодо поліпшення організації дорожнього руху та скорочення кількості ДТП у містах. На основі розробок шведських фахівців у скандинавських країнах введена єдина методика і система аналізу причин аварійності [10]. У нашій країні також реалізовані окремі позитивні програми та заходи, присвячені вихованню у дітей та молоді свідомого ставлення до дорожнього

руху. Наразі ми ведемо мову про спеціальні тижні, які проводяться у закладах загальної середньої освіти, вуличні плакати та постери, які закликають водіїв дотримуватись правил дорожнього руху, рекламу у засобах масової інформації тощо.

У Франції, як і в інших країнах, до роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху широко залучається громадськість. Наприклад, у цій країні щорічно 1 листопада оголошується Національним днем ввічливості за кермом. Водіям на дорозі вручають «Хартію ввічливої поведінки» з рекомендаціями під загальною назвою «Посміхайтесь: ви за кермом». Враховуючи викладене, ми дійшли висновку, що у законодавстві більшості країн основний акцент у частині, що стосується гарантування безпеки дорожнього руху, робиться на матеріальній відповідальності порушників, а це не тільки великі штрафи, але й конфіскація автотранспортних засобів, позбавлення водійських прав, прив'язка кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля і так далі [11]. Залучення громадськості є одним із дієвих кримінологічних заходів та засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Громадськість у цьому випадку може сприйматися як у широкому сенсі (як спеціальні скупчення людей, у завдання яких входить взаємодія з правоохоронними органами у завдання яких входить гарантування безпеки дорожнього руху), так і у вузькому (це можуть бути окремі громадяни, котрі прагнуть допомогти державі). Отже, із урахуванням міжнародного та зарубіжного досвіду можна сказати, що для удосконалення кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху, наша країна може здійснити низку заходів: 1) удосконалити нормативно-правову базу у сфері дорожнього руху; 2) удосконалити конструкцію пішохідних переходів та освітлення, а також стан доріг; 3) заборонити користування електронними засобами (у т.ч. мобільними телефонами, аудіо- та відеоплеєрами тощо) водіям та пасажирам під час руху на транспорті; 4) забезпечити регулярну пропаганду здорового способу життя та безпечного руху із демонстрацією результатів його порушення.

Таким чином, проведене дослідження дозволило нам дійти до висновку, що зарубіжні країни з питань гарантування безпеки дорожнього руху знаходяться на крок попереду. Це, звичайно, можна пояснити економічною та політичною розвиненістю держав, рівнем освіти та свідомості їх громадян. Однак, наразі Україна стабільно розвивається у цьому напрямку, розпочавши свою діяльність з ремонтування доріг, а також удосконалення роботи правоохоронних органів. Таким чином, наша держава знаходиться на правильному шляху.

Література

1. Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 р. URL:http://www.zakon.rada. gov.ua

2. Сабадаш В., Джигалюк М. Деякі проблеми сучасного стану безпеки дорожнього руху та шляхи їх вирішення. Комунальне господарство міст. 2017. Випуск135. URL:http://khg.kname.edu.ua/index.php/khg/article/viewFile/5040/4991.

3. Дмитренко А. О. Басс В.О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). Кривий Ріг, 2018. С. 67-70.

4. Противостояние «смерти на колесах» - обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии URL: http://roadsafety.org.ua/assets/files/ deathonwheels_Ru. pdf.

5. Філіпенко А.С. Міжнародний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції). Кривий Ріг, 2012. С. 138-141.

6. Правовое регулирование дорожного движения, его безопасности в дорожного движения, его безопасности в зарубежных странах. URL: http://auto016.ru/materials/interesting/pravovoe regulirovanie-dorozhno-

go-dvizheniya-ego-bezopasnosti-v-zarubezhnykh-s.

7. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свєнчіцкі. К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.

8. Наличие алкотестера у французского водителя станет обязательным. URL: http://mirfactov.com/nalichie-alkotestera-u-frantsuzskogo-voditelya-stanetobyazatelnyim

9. Правила дорожного движения в Италии – особенности вождения. URL: https://www.orangesmile.com/prokat-avto/italy/pravila_dvizhenia.htm

10. Коваль К.О., Алієв Е.К., Смола Р.М. Міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Безпека на дорозі: матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції(в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С. 70-72

11. Давидова Н.В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. кандидата юр. наук: 12.00.07. Дніпро, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2019. 216 с.

FOREIGN AND INTERNATIONAL EXPERIENCE OF CRIMINOLOGICAL ENVIRONMENTAL SAFETY

In the article the author considers foreign and international experience of criminological provision of road safety. It is pointed out that every year the need to improve the process of driver training, as well as control over the quality of their exams becomes apparent. Modern technology allows the future driver to feel in a variety of stressful situations, which can lead to loss of control on the road (including the driver may artificially feel intoxicated). However, in our country these opportunities are leveled due to high corruption risks. This state of affairs confirms the need to create special services, the activities of which would be directly aimed at conducting relevant research and creating programs to improve road safety and compliance with the rules of both drivers and pedestrians. It turns out that for our country, international cooperation plays a very important role, especially with regard to the vast experience of legislation. The international community has long been looking for current problems and gaps that have a negative impact on the trends of criminal activity. It is concluded that, taking into account international and foreign experience, we can say that to improve the criminological prevention of criminal offenses in the field of traffic, our country can take a number of measures: 1) to improve the regulatory framework in the field of traffic; 2) to improve the design of pedestrian crossings and lighting, as well as the condition of roads; 3) prohibit the use of electronic means (including mobile phones, audio and video players, etc.) to drivers and passengers while driving; 4) to ensure regular promotion of a healthy lifestyle and safe movement with demonstration of the results of its violation.

Key words: *criminal offense, criminological prevention, road safety, traffic accident, criminal legislation, foreign experience, international community.*