

## АДМІНІСТРАТИВНЕ ТА ФІНАНСОВЕ ПРАВО

УДК 342.9(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/39221435>

**Анохін А. М.,**

*здобувач кафедри адміністративного та конституційного права  
Запорізького національного університету*

**Пустовий О. О.,**

*кандидат юридичних наук, капітан поліції, старший викладач кафедри кримі*

### АКТУАЛЬНІ НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИКИ, ФІКСАЦІЇ ТА РОЗСЛІДУВАННЯ ДТП

### CURRENT DIRECTIONS OF IMPROVING ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF THE PREVENTION, FIXATION AND INVESTIGATION OF TRAFFIC ACCIDENTS

Наукова публікація присвячена актуальним питанням адміністративно-правового регулювання профілактики, фіксації та розслідування ДТП.

З метою визначення стану адміністративно-правового регулювання у даній сфері суспільних відносин аналізуються дані офіційної статистики, які демонструють недоліки чинного законодавства та дозволяють виявити типові та найбільш поширені причини ДТП в Україні, серед яких: грубі порушення водія та пішоходами Правил дорожнього руху, недоліки дорожнього покриття, а також інші чинники об'єктивного та суб'єктивного характеру.

Охарактеризовано інноваційні засоби (технології) профілактики дорожньо-транспортних пригод та підкреслено необхідність належної адміністративно-правової регламентації їх впровадження в національну систему забезпечення безпеки дорожнього руху.

Сформульовано висновок про необхідність встановлення кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, незалежно від настання чи ненастання суспільно-небезпечних наслідків.

Наголошено на необхідності окремого дослідження питання встановлення презумпції вини власника транспортного засобу або особи, яка його ввезла на територію України, у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на цих осіб обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення.

Обґрунтовано перспективність подальшого дослідження даної тематики з урахуванням міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, зарубіжного досвіду профілактики, фіксації та розслідування ДТП.

**Ключові слова:** профілактика, фіксація, розслідування, дорожньо-транспортна пригода, адміністративно-правове регулювання, актуальні питання, відповідальність, інноваційні засоби.

The scientific publication is devoted to topical issues of administrative and legal regulation of prevention, recording and investigation of road accidents.

In order to determine the state of administrative and legal regulation in this area of public relations, official statistical data are analyzed, which demonstrate the shortcomings of the current legislation and make it possible to identify the typical and most common causes of road accidents in Ukraine, including: gross violations of the Traffic Rules by drivers and pedestrians, road surface defects, as well as other factors of an objective and subjective nature.

Innovative means (technologies) of traffic accident prevention are characterized and the need for proper administrative and legal regulation of their introduction into the national road safety system is emphasized.

A conclusion on the need to establish criminal responsibility for driving a vehicle while intoxicated, regardless of the occurrence or non-occurrence of socially dangerous consequences, was formulated.

The need for a separate study of the issue of establishing the presumption of guilt of the owner of the vehicle or the person who imported it to the territory of Ukraine in committing certain administrative offenses in case of their automatic fixation is emphasized.

Establishing the obligation of a person to prove his innocence in the commission of an administrative offense contradicts the principle of presumption of innocence, which should definitely apply in the investigation of administrative offenses.

The perspective of further research on this topic is substantiated, taking into account international standards for ensuring road traffic safety, foreign experience in the prevention, recording and investigation of road accidents.

**Key words:** *prevention, fixation, investigation, traffic accident, administrative and legal regulation, current issues, responsibility, innovative means.*

**Вступ.** Одним із найнебезпечніших соціальних явищ в сучасному світі є дорожньо-транспортні пригоди, адже з появою та розвитком автомобільного транспорту невпинно зростала і кількість постраждалих внаслідок порушення правил дорожнього руху. Як наслідок, автомобіль був юридично віднесений до джерела підвищеної небезпеки, а ДТП стали об'єктом деталізованого адміністративно-правового регулювання – окремі державні програми, стратегії, накази міністерств присвячуються питанням забезпечення безпеки дорожнього руху. Незважаючи на значну увагу публічної адміністрації до питання профілактики ДТП, жальливою є статистика смертності на українських дорогах, яку часто порівнюють із статистикою тривалих збройних конфліктів. Фактично на дорогах України йде «неоголошена війна».

Так, офіційна статистика свідчить про те, що за 30 років незалежності в ДТП в Україні загинули майже 180 тисяч осіб; ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років і другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років.

Зокрема, згідно із даними, які наводяться у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року тільки у 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років [1].

Показово, що навіть в умовах воєнного стану кількість ДТП суттєво не зменшилась (враховуючи зменшення на певних дорогах держави транспортних засобів та, відповідно, інтенсивності дорожнього руху, окупацію

територій тощо). Так, за 2022 рік в Україні трапилось 18 628 ДТП із потерпілими, у яких загинула 2791 особа та 23 145 людей отримали травми.

Найпоширенішими видами ДТП із потерпілими у 2022 році були: зіткнення (39,7%); наїзд на пішохода (28,4%); наїзд на перешкоду (13,3%). Відповідно, найбільше людей загинуло через: зіткнення транспортних засобів (33,6%); наїзд на пішохода (31,3%); наїзд на перешкоду (16,1%). Працівники поліції за 2022 рік склали 134 520 адмінпротоколів за ст. 130 (Керування транспортним засобом особами, які перебувають у стані сп'яніння) КУпАП. Відповідно, 790 ДТП сталося саме через перебування водіїв у стані сп'яніння. В цих ДТП 91 особа загинула та 1031 – травмована [2]. При цьому водіїв не лякають значні розміри штрафів за керування транспортними засобами у стані сп'яніння та навіть позбавленням права керування транспортними засобами, про що свідчить загальна кількість складених адміністративних протоколів.

Показовою є різниця між статистикою смертності на дорогах в Україні та державах-членах Європейського Союзу. За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 відсотка осіб [1]. І це при тому, що в державах-членах ЄС кількість автомобілів є набагато більшою ніж в Україні.

Особливої актуальності набуває аналіз причин ДТП. Так, за результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме:

- порушення правил маневрування – 22 відсотки;
- перевищення безпечної швидкості – 34 відсотки;
- недотримання дистанції – 8 відсотків;
- порушення правил проїзду перехрестя – 8 відсотків;
- керування транспортним засобом у нетверезому стані – 3,23 відсотка;
- виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35 відсотка;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 відсотків [1].

Таким чином, найбільш поширеними причинами ДТП є порушення правил маневрування та перевищення безпечної швидкості, що обумовлює необхідність відповідного адміністративно-правового реагування на таку ситуацію.

Дорожня інфраструктура також впливає на показники аварійності. Так, у 2019 році сталося 948 дорожньо-транспортних пригод через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані, з них на дорогах державного значення – 890 дорожньо-транспортних пригод, на дорогах місцевого значення – 58 дорожньо-транспортних пригод. Крім того, глобальні зміни клімату та аномальні снігопади протягом останніх років призводять до утворення масштабних автомобільних заторів, довготривалого припинення пасажирських і вантажних перевезень, погіршення життєзабезпечення людей та значних економічних збитків.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд. гривень на рік, що становить близько 1,91 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2019 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок дорожньо-транспортних пригод [1].

Крім того, питання профілактики та розслідування ДТП є одними із найпопулярніших

напрямів наукових досліджень, адже правова регламентація забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики ДТП завжди потребує наукового обґрунтування з метою формулювання нових пропозицій щодо удосконалення чинного національного законодавства та юридичної практики у даній сфері суспільних відносин.

Серед останніх робіт у даній сфері наукового пошуку слід виділити монографії та публікації таких науковців як В. Бабич, Ю. Песоцька, О. Мухіна «Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху» [3], О. Битяк «Проведення у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: окремі питання» [4], М. Веселова, А. Маммедова «Спирні питання відповідальності власників транспортних засобів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» [5], К. Назарова, І. Микитюк, В. Гоцуляк «Аудит безпеки руху як імператив глобалізаційних процесів та ефективного державного менеджменту» [6], М. Плугатир «Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі» [7], В. Приходько, М. Александров «Особливості адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану» [8], В. Сокурєнко, А. Стрижак «Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» [9], Х. Ярмакі, Р. Пилипів, М. Веселов Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні [10]. Проте, негативна статистика ДТП в Україні свідчить про недоліки адміністративно-правового регулювання різних аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики ДТП та обумовлює необхідність наукового вирішення актуальних питань, які виникають у даній сфері суспільних відносин.

**Постановка завдання.** Метою даної публікації є визначення та дослідження актуальних напрямів удосконалення адміністративно-правового регулювання профілактики, фіксації та розслідування ДТП.

Методологія дослідження спирається на систему філософських, загальнонаукових та спеціально-юридичних методів дослідження. Зокрема, для виявлення актуальних проблем у сфері адміністративно-правового регулювання профілактики, фіксації та розслідування ДТП використовуються системний та структурно-функціональний методи, метод юридичної статистики та прийоми логічного методу. Для формулювання пропозицій щодо удосконалення чинного національного законодавства та юридичної практики у даній сфері суспільних відносин використовується метод юридичного моделювання.

Також використовуються такі наукові підходи як цивілізаційний та синергетичний. В рамках цивілізаційного підходу стан та рівень профілактики ДТП прямо пов'язується із рівнем розвитку цивілізації, а саме, науково технічним прогресом, який дозволяє впроваджувати інноваційні високотехнологічні засоби профілактики ДТП в національну систему забезпечення безпеки дорожнього руху.

В свою чергу синергетичний підхід дозволяє акумулювати всі наявні знання про причини ДТП (з урахуванням соціальних, демографічних, економічних, кліматичних та інших чинників), а також засоби їх профілактики, фіксації і розслідування з метою формулювання конкретних пропозицій щодо удосконалення чинного національного законодавства та юридичної практики у даній сфері суспільних відносин.

**Результати дослідження.** Дорожньо-транспортні пригоди є негативним соціальним явищем, яке завдає суттєвої шкоди публічним та приватним інтересам учасників правовідносин та є об'єктом посиленого адміністративно-правового регулювання. Повністю подолати вказане негативне явище неможливо, адже до причин ДТП відносяться як об'єктивні, так і суб'єктивні фактори, серед яких: технічна несправність транспортних засобів, недоліки дорожнього покриття та транспортної інфраструктури в цілому, свідомі порушення правил дорожнього руху водіями та помилки водіїв в процесі управління транспортними засобами через недооцінку дорожньої обстановки або переоцінку власних здібностей тощо.

Сучасні технології дозволяють мінімізувати негативні фактори, які призводять до ДТП, проте їх впровадження в існуючу систему забезпечення безпеки дорожнього руху потребує суттєвих інвестицій та багато часу. До таких технологій слід віднести:

– стаціонарні цифрові камери автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху – їх розміщення на всіх транспортних розв'язках, автомагістралях та вздовж доріг у населених пунктах потребує суттєвих капіталовкладень, проте дозволяє мінімізувати витрати на патрулювання вулиць та усуває корупційні ризики у даній сфері суспільних відносин;

– автоматизовані системи контролю швидкості, напряму руху, дистанції між автомобілями та іншими перешкодами, а також системи виявлення стану сп'яніння, рівня стресу (втоми) у водія, які встановлюються на сучасних автомобілях – такі системи значно збільшують вартість транспортного засобу, проте їх використання дозволяє значно знизити ризик зіткнення транспортних засобів, а також не допустити помилки водія в оцінці дорожньої обстановки та виборі необхідного маневру;

– транспортні засоби із вбудованим автопілотом, який повністю замінює водія – технологія майбутнього, яка дозволить організувати дорожній рух засобами штучного інтелекту (потребує суттєвих інвестицій та тривалого часу заміни існуючого автопарку та побудови відповідної транспортної інфраструктури);

– «розумну» транспортну інфраструктуру, яка автоматично визначає рівень навантаження на автомагістралі і корегує сигнали світлофорів та інформаційно-вказівних знаків на дорогах, перекидає рух у випадку загрози настання аварійної ситуації тощо (як приклад – це автоматизовані висувні загородження на перехрестях, які блокують рух дорогою, коли для водіїв горить червоне світло);

– розвинуту та розгалужену систему швидкісного та комфортного громадського транспорту, використання якої надає пасажирам низку переваг у порівнянні з використанням автомобільного транспорту – підвищений рівень безпеки, низьку вартість переміщення із точки «А» в точку «Б», швидкість та відсутність заторів (це, зокрема, розвиток підземного та наземного метрополітену, швидкісних поїздів

на повітряних подушках, електротранспорту в межах населених пунктів з незначними інтервалами між рейсами тощо);

– побудову мережі альтернативних платних автомагістралей з широкими виділеними смугами руху з використанням сучасних технологій (підігріву дорожнього полотна, можливістю підзарядки автомобіля в процесі руху, підтримки зв'язку із електронними системами автомобіля для автоматичного зниження швидкості руху у випадку загрози настання аварійної ситуації тощо);

– повну заборону на використання автомобільного транспорту в центральних частинах населених пунктів одночасно із будівництвом багатоярусних підземних та наземних автоматизованих паркінгів, окружних доріг та багаторівневих транспортних розв'язок.

Впровадження перелічених технологій в національну систему забезпечення безпеки дорожнього руху потребує не тільки значних інвестицій, але й відповідного адміністративно-правового врегулювання з метою стимулювання та забезпечення їх практичного використання та поширення.

До актуальних питань розслідування ДТП в Україні слід віднести об'єктивну потребу внесення змін до чинного КУпАП щодо регламентації розслідування адміністративних правопорушень по аналогії із відповідними положеннями КПК України.

Чинний КУпАП не передбачає регламентації порядку проведення окремих процесуальних дій, зокрема, таких як: огляд місця події, допит свідків, потерпілого, проведення аналогу слідчого експерименту, фіксація доказів (зокрема, зняття показань технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото-, кінозйомки, відеозапису чи засобів фото-, кінозйомки, відеозапису), проведення експертизи з метою встановлення об'єктивної істини у справі про адміністративне правопорушення і прийняття на підставі цього законного, справедливих рішення.

Крім того, потребує більш детальної регламентації порядок застосування таких заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення як: адміністративне затримання, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів, у тому

числі посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, морськими, річковими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

На окрему увагу заслуговує питання удосконалення правової регламентації фіксації порушень Правил дорожнього руху стаціонарними цифровими камерами автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху та іншими технічними засобами, якими оснащена Національна поліція.

Так, на думку М. Плугатира, встановлення презумпції вини власника транспортного засобу або особи, яка його ввезла на територію України, у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на цих осіб обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення є помилковим кроком у законотворчості, а реалізація адміністративної відповідальності за таких умов може потягти за собою серйозні порушення прав людини. Положення ч. 1 ст. 14-2 КУпАП також створюють правову невизначеність й ускладнюють практичне застосування низки статей Особливої частини КУпАП, якими передбачається адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [6, с. 161].

Вищезазначеним обґрунтовується перспективність та необхідність окремого дослідження даної тематики з метою формулювання пропозицій щодо удосконалення чинного адміністративного законодавства.

На окрему увагу заслуговує питання профілактики ДТП засобами кримінального права. Так у багатьох західних державах керування транспортним засобом у стані сп'яніння є кримінально караним правопорушенням [11, с. 205].

Натомість в Україні тільки у 2021 році Кримінальний кодекс було доповнено ст. 286<sup>1</sup>, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують

транспортними засобами в стані сп'яніння. Проте, відповідальність настає лише в тих випадках, коли в результаті вчинення вказаного кримінального правопорушення потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286<sup>1</sup> КК України), тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286<sup>1</sup> КК України) або смерть (ч. 3 ст. 286<sup>1</sup> КК України) [12].

Таким чином, керування транспортними засобами в стані сп'яніння залишається в Україні адміністративним правопорушенням (ст. 130 КУпАП), що негативно впливає на правосвідомість та правову культуру водіїв – вказане правопорушення сприймається як таке, що не становить значної суспільної небезпеки, хоча особа, яка сідає за кермо у стані сп'яніння, повинна розуміти, що швидкість її реакції значно знижена і результатом її поведінки може стати ДТП з потерпілими, тобто така поведінка є суспільно-небезпечною (а не суспільно-шкідливою).

Отже, за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, незалежно від настання чи ненастання суспільно небезпечних наслідків, доцільно встановити кримінальну відповідальність та передбачити покарання у вигляді позбавлення волі на певний строк (тобто таке діяння повинно бути віднесено до злочинів, а не до категорії кримінальних проступків).

**Висновки.** Проведене дослідження актуальних напрямів удосконалення адміністративно-правового регулювання профілактики, фіксації та розслідування ДТП дозволяє сформулювати висновок про те, що національна система забезпечення безпеки дорожнього руху потребує приведення у відповідність до загальноєвропейських міжнародних та, в першу чергу, європейських стандартів адміністративно-правового регулювання у даній сфері суспільних відносин.

Встановлено, що в Україні основними причинами ДТП є порушення правил маневрування та перевищення безпечної швидкості, неякісний стан дорожнього покриття, недотримання водіями дистанції, порушення правил проїзду перехрестя, керування транспортним засобом у нетверезому стані.

З метою усунення негативних чинників, які сприяють росту кількості ДТП в Україні пропонується впровадження в національну сис-

тему забезпечення безпеки дорожнього руху інноваційних високотехнологічних засобів профілактики, фіксації та розслідування ДТП, серед яких: «розумна» дорожня інфраструктура, яка здійснює автоматичне регулювання дорожнього руху завдяки штучному інтелекту (зокрема, перекидає рух автомобільною дорогою на перехресті висувними перешкодами на час дії червоного сигналу світлофору; здійснює зв'язок із електронною системою автомобіля та автоматично знижує його швидкість у випадку загрози виникнення аварійної ситуації, аналізує навантаження на автомагістраль та регулює тривалість інтервалів між дозволяючими та забороняючими сигналами світлофорів, відкриває та закриває додаткові смуги дорожнього руху тощо); правове стимулювання придбання громадянами транспортних засобів із системами контролю швидкості руху, дистанції між автомобілями та стану водія (пільгове оподаткування імпорту та виробництва таких транспортних засобів, пільгові програми кредитування державними банками придбання автомобілів із відповідними характеристиками тощо); адміністративно-правова регламентація використання даних з відеореєстраторів транспортних засобів, які свідчать про порушення Правил дорожнього руху іншими водіями, їх акумулювання централізованою інформаційно-аналітичною системою збору та обробки відповідної інформації з використанням технології штучного інтелекту (після закінчення воєнного стану в Україні).

З метою встановлення об'єктивної істини у справах про адміністративні правопорушення і прийняття на підставі зібраних доказів законних, справедливих рішень детальної правової регламентації потребує порядок проведення окремих адміністративно-процесуальних дій: огляду місця події, допиту свідків, потерпілого, проведення аналогу слідчого експерименту, фіксації доказів (зокрема, зняття показань технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото-, кінозйомки, відеозапису чи засобів фото-, кінозйомки, відеозапису), проведення експертизи тощо.

Крім того, проведений аналіз актуальних питань профілактики фіксації та розслідування ДТП в Україні дозволяє зробити висновок про необхідність встановлення кримінальної від-

повідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, незалежно від настання чи ненастання суспільно-небезпечних наслідків. Причому, відповідне кримінальне правопорушення доцільно віднести до категорії злочинів з можливістю призначення винуватій особі покарання у вигляді позбавлення волі на певний строк (санкція має бути безальтернативною).

Також потребує окремого дослідження питання встановлення презумпції вини власника транспортного засобу або особи, яка його

ввезла на територію України, у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на цих осіб обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення.

Вищезазначене обумовлює перспективність подальшого дослідження даної тематики з урахуванням міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, зарубіжного досвіду профілактики, фіксації та розслідування ДТП.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 21.03.2023).
2. Аварійність 2022 в умовах воєнного стану. Патрульна поліція. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 21.03.2023).
3. Бабич В.А., Песоцька Ю.В., Мухіна О.Г. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності (теорія та практика)*. 2018. № 3-4. С. 88–94. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/muvnudp\\_2018\\_3-4\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/muvnudp_2018_3-4_14)
4. Битяк О.В. Провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: окремі питання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 12. С. 226–230. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-12/55>
5. Веселова М.Ю., Маммедова А.А. Спирні питання відповідальності власників транспортних засобів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 91–96. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.30.132856>
6. Назарова К.О., Микитюк І.С., Гоцуляк В.Д. Аудит безпеки руху як імператив глобалізаційних процесів та ефективного державного менеджменту. *Business-inform*. 2020. № 6. С. 235–244.
7. Плугатир М.В. Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2021. № 91. С. 57–163. URL: <https://hdl.handle.net/11300/15631>
8. Приходько В., Александров М. Особливості адміністративно-правової профілактики дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану. *Юридичний вісник*. 2022. № 3. С. 106–113. URL: [http://yurvisnyk.in.ua/v3\\_2022/14.pdf](http://yurvisnyk.in.ua/v3_2022/14.pdf). DOI <https://doi.org/10.32782/yuv.v3.2022.14>
9. Сокурєнко В.В., Стрижак А.О. Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 2 (93). С. 194–202. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2021.2.16>. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/10974>
10. Ярмак Х.П., Пилипів Р.М., Веселов М.Ю. Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Житомир: «Вид. О.О. Євенок», 2019. 240 с.
11. Горбачева І.М. Зарубіжний досвід боротьби з порушеннями правил безпеки руху та експлуатації транспорту. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 1(8). С. 203–212.
12. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. Дата оновлення: 28.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 25.03.2023).