

РОЗДІЛ 12 ФІЛОСОФІЯ ПРАВА

УДК 34.037

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-7/118>

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЗАФІКСОВАНІ В АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ: КОЛІЗІЙНІ АСПЕКТИ ПРАВОЗАСТОСУВАННЯ

RESPONSIBILITY FOR AUTOMATICALLY DETECTED TRAFFIC SAFETY OFFENSES: COLLISION ASPECTS OF LAW ENFORCEMENT

Кірик А.Ю., д.філос. з права,
старший викладач кафедри міжнародного та європейського права
Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова

Данілова А.В., асистент кафедри конституційного, адміністративного та фінансового права
Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова

У статті привернуто увагу до актуальності функціонування автоматичної системи фіксації порушень дорожнього руху, виокремлено її ключові переваги. Розкрито окремі проблемні правові аспекти, які виникають під час реалізації процедури притягнення особи до відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які були зафіксовані автоматично. Проведено аналіз окремих положень вітчизняного законодавства, законодавства країн Європи, та практики Європейського суду з прав людини в зазначеній сфері. Запропоновано законодавчі зміни задля покращення дієвості такого виду відповідальності. Зокрема, з метою ідентифікації особи, яка вчинила правопорушення, що було зафіксоване автоматично, пропонується запровадити обов'язкову вимогу, щодо фіксації даних про особу, яка на законних підставах користується транспортним засобом, що їй не належить, тобто «належного користувача», а також передбачити адміністративну відповідальність за невнесення таких відомостей. Наведено аргументи на користь передбачення у статті 279³ КУпАП додаткової підстави звільнення від відповідальності особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, яка полягатиме у можливості особи самостійно надати відомості про іншу особу, яка на момент вчинення правопорушення правомірно керувала транспортним засобом. Аргументовано, що це забезпечить можливість захисту таких осіб від висунутого обвинувачення.

Проаналізовано текст проєкту Кримінального кодексу України, а також досліджено перспективи запровадження якісно нового складу кримінального проступку у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту під назвою «агресивне водіння». Досліджено чинне співвідношення адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху із співвідношенням, яке виникне у разі прийняття нової редакції Кримінального кодексу України.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, автоматична фіксація правопорушень, адміністративна відповідальність, кримінальна відповідальність, зарубіжний досвід, Європейський суд з прав людини.

The article draws attention to the relevance of the functioning of the automatic system for recording traffic violations, and highlights its key advantages. Separate problematic legal aspects that arise during the implementation of the procedure for bringing a person to justice for committing offenses in the field of road safety, which were recorded automatically, are revealed. An analysis of individual provisions of domestic legislation, the legislation of European countries, and the practice of the European Court of Human Rights in the specified area was carried out. Legislative changes are proposed to improve the effectiveness of this type of responsibility. In particular, in order to identify a person who committed an offense that was recorded automatically, it is proposed to introduce a mandatory requirement to record data on a person who legally uses a vehicle that does not belong to him, that is, a «proper user», and also provide for administrative responsibility for failure to provide such information. Arguments are given for providing in Article 279³ of the Code of Ukraine on Administrative Offenses an additional ground for exemption from liability of the person under whom the vehicle is registered, which will consist in the ability of the person to independently provide information about another person who was legally driving the vehicle at the time of the offense. It is argued that this will ensure the possibility of protecting such persons from the charges brought against them.

The draft text of the Criminal Code of Ukraine was analyzed, as well as the prospects of introducing a qualitatively new criminal offense in the field of traffic safety and operation of transport called «aggressive driving». The current ratio of administrative and criminal offenses in the field of ensuring road traffic safety with the ratio that will arise in the event of the adoption of a new edition of the Criminal Code of Ukraine is studied.

Key words: road traffic safety, automatic recording of offences, administrative responsibility, criminal responsibility, foreign experience, the European Court of Human Rights.

Впродовж останніх десятиліть помітною є тенденція зростання чисельності транспортних засобів (далі – ТЗ), що закономірно впливає і на дорожній рух, у вигляді посилення його інтенсивності. Прогнози стосовно зростання світового автопарку в майбутньому висловлюються різними аналітичними організаціями та експертами автомобільної галузі. Так, наприклад, за одним із таких досліджень, експерти стверджують, що у 2019 році у світі було зареєстровано близько 1,4 млрд автомобілів, а також спрогнозовано, що до 2035 року світовий автопарк налічуватиме понад 1,8 млрд авто, а до 2100 року – 8 млрд [1].

Щороку в нашій державі трапляється і велика кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), здебільшого це спричинено порушенням правил дорожнього

руху. За даними оприлюдненими Департаментом патрульної поліції у 2022 році в Україні трапилося 18 628 ДТП з загиблими та травмованими. При цьому, варто наголосити, що такі дані мають певні неточності. Оскільки через повномасштабне вторгнення російської федерації на територію України у лютому 2022 року та окупацію південних та східних територій нашої держави (Донецької, Луганської, Харківської, Херсонської, Запорізької, Миколаївської областей) стала неможливою подача повної інформації про кількість ДТП. Серед п'ятірки лідируючих причин таких аварій названо перевищення безпечної та встановленої швидкості руху, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, порушення правил проїзду пішохідних переходів, недотримання дистанції. За

5 місяців 2023 року уже трапилось 8045 ДТП, при цьому їх причини є аналогічними причинам минулого року [2]. З вищевикладеного стає зрозуміло, що безпека дорожнього руху потребує посиленої правової охорони, у тому числі, шляхом встановлення юридичної відповідальності за порушення у цій сфері.

Питання відповідальності особи за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху ставали предметом дослідження таких вітчизняних правників, як: В.Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, О.М. Бандурка, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, А.О. Собкар, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, А.Т. Комзюк, Ю.С. Коллер, М.М. Тищенко та ін. Одним із підвидів такої відповідальності є адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. До розгляду проблемних аспектів такої відповідальності у своїх наукових працях неодноразово зверталися такі науковці: Битяк О.В., Гордєєв В.В., Константий О.В., Крайній П.І., Паскар А.Л., Торончук І.Ж. та інші. Проте вітчизняна практика правозастосування продовжує підтверджувати суперечливість запропонованого механізму притягнення до відповідальності. Це спричинено неузгодженістю та протиріччям окремих законодавчих положень, що, дає підстави стверджувати про необхідність подальшого дослідження цієї проблематики з метою напрацювання пропозицій щодо усунення існуючих прогалин.

Запровадження системи фіксації порушень правил дорожнього руху працюючими в автоматичному режимі спеціально-обладнаними технічними засобами, з цілью в подальшому притягнути до відповідальності винних у вчиненому функціонують у Великій Британії (встановлено більше ніж 6 тис. камер фіксації порушень), у Німеччині (5 тис.), у Франції (3 тис.), Сполучених Штатах Америки (4 тис. камер). Про позитивний досвід використання такого механізму притягнення до відповідальності свідчить те, що після його запровадження показники кількості дорожньо-транспортних пригод зменшуються приблизно на 30 % [3, с. 134].

В Україні основою правового регулювання роботи системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі є Постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [4]. На підставі вимог цього документу, лише через три роки, з метою упорядкування процедури складання та розгляду адміністративних матеріалів щодо правопорушень пов'язаних із перевищенням швидкісного режиму, які зафіксовані за допомогою Системи, 13.01.2020 року МВС України видано Наказ №13, яким затверджено Інструкцію з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі [5]. Деталі адміністративної відповідальності за такі правопорушення розкрито у статтях 14¹, 14², 14³, 122, 279¹, 279², 279³, 279⁴ Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [6].

Фактично система автофіксації порушень запрацювала на території України з 1 червня 2020 року. Лише впродовж першого року, у тих місцях, де були встановлені пристрої контролю, кількість ДТП з загиблими та/або травмованими знизилася на 65% [7]. Таким чином, наявність автоматичної системи фіксації порушень дорожнього руху впливає на стиль водіння водіїв і стимулює їх дотримуватися правил. З часом це сприятиме зміні культури дорожнього руху, зниженню кількості правопорушень та покращенню загальної безпеки на дорогах. Серед інших переваг функціонування такої системи окремо хочемо виділити і наступні:

Об'єктивність: автоматична система фіксації правопорушень дорожнього руху працює на основі сенсорів і заданих алгоритмів, що дозволяє отримувати об'єктивні дані про порушення правил. У такому випадку усувається суб'єктивність у момент виявлення порушень, а наявність об'єктивних доказів порушень, таких як фото- або відеозаписи неодмінно сприяє розгляду кожної конкретної справи, мінімізуючи людський фактор.

Створення інформаційної бази даних: автоматична система фіксації дозволяє швидко обробляти великі обсяги інформації про порушення, створюючи при цьому унікальну базу даних, яка неодмінно слугує корисним інструментом для статистичного аналізу. Це в подальшому сприяє розробці ефективної політики безпеки дорожнього руху та прийняттю раціональних рішень спрямованих на вдосконалення інфраструктури доріг.

Систематичність: автоматична фіксація правопорушень дозволяє забезпечити постійний контроль за дотриманням правил дорожнього руху на різних ділянках доріг, оскільки така система працює безперервно.

Збереження часу і ресурсів: автоматична система фіксації дозволяє заощадити час та ресурси правоохоронних органів. Вона забезпечує швидку та автоматизовану обробку даних про порушення, що дозволяє звільнити працівників від рутинних завдань та сконцентрувати їх увагу на більш складних аспектах роботи.

Запобігання спробам ухилення: автоматична фіксація порушень дорожнього руху унеможливорює спроби водіїв ухилитися від відповідальності (наприклад, шляхом втечі з місця вчинення правопорушення).

Підвищення довіри до системи правоохоронних органів: автоматична фіксація порушень забезпечує прозорість процесу контролю за дорожнім рухом. Це сприяє підвищенню довіри громадян до правоохоронних органів та їхніх заходів щодо забезпечення безпеки на дорогах.

Цілком погоджуючись із необхідністю функціонування автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, виникають сумніви щодо юридичної обґрунтованості деяких чинних процесуальних аспектів притягнення до адміністративної відповідальності за такі порушення.

В положеннях частини першої статті 14² КУпАП суб'єктами притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, або за порушення правил зупинки, стоянки, паркування ТЗ, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) за загальним правилом є фізичні особи або керівники юридичних осіб, за якими зареєстровано такий ТЗ при умові, що такими особами не було внесено до Єдиного державного реєстру транспортних засобів відомості про належного користувача такого ТЗ [6].

Тобто на практиці маємо непоодинокі ситуації, коли до відповідальності притягаються не особи, які безпосередньо керували ТЗ у момент вчинення правопорушення, а особи за якими такий ТЗ зареєстрований. Цьому сприяє те, що відповідно до Закону України від 05 липня 2011 року № 3565-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» було скорочено перелік документів, що дають право керувати автомобілем [8]. Разом з низкою інших документів з числа обов'язкових було виключено і довіреність на керування транспортним засобом. Вважаємо, що таке скорочення не є виправданим. Хоча це і не скасувало можливість оформлення такого документу, попит на документальне підтвердження відносин між власником ТЗ та тим, хто його реально використовує (або може реально використовувати) різко знизився.

Сьогодні водієві ТЗ, відповідно до положень статті 16 Закону «Про дорожній рух» [9] і пункту 2.1 Правил дорожнього руху України [10] достатньо мати при

собі: посвідчення водія на право керування ТЗ відповідної категорії, реєстраційний документ на ТЗ та чинний страховий поліс. Додаткові документи передбачені для ТЗ із встановленими пробісковими маячками та (або) спеціальними звуковими сигнальними пристроями – дозвіл, для маршрутних ТЗ – схема маршруту та розклад руху, для великогазових і великогабаритних ТЗ, або тих що перевозять небезпечні вантажі – документація відповідно до вимог, встановлених спеціальними правилами, для ТЗ із розпізнавальним знаком «Водій з інвалідністю» – документ, що підтверджує інвалідність водія або пасажирів. Вичерпний перелік документів, які повинні мати водії залежно від виду здійснюваних пасажирських перевезень міститься в статті 39 Закону «Про автомобільний транспорт», а залежно від виду вантажного перевезення – в статті 48 цього ж Закону [11].

Для полегшення ідентифікації особи, яка реально вчинила правопорушення, що було зафіксоване автоматично, пропонуємо запровадити обов'язкову вимогу, щодо фіксації даних про особу, яка на законних підставах користується ТЗ, що їй не належить, тобто «належного користувача». Оскільки, аналогічно як і у випадку з довіреністю, хоча такий механізм і існує, достатнім попитом на практиці він не користується. Як слушно зазначає у своєму дослідженні Битяк О.В. чинна на сьогодні процедура притягнення до відповідальності націлена швидше на ідентифікацію ТЗ, на якому здійснено правопорушення, та його володільця, а не дійсного винуватця вчиненого проступку [12, с. 31].

Так, відповідно до пункту 5 Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів такі відомості можуть вноситися через територіальні органи з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ, веб-додаток, розміщений на офіційному веб-сайті Головного сервісного центру МВС, яким є Електронний кабінет водія, а також через Єдиний державний вебпортал електронних послуг «Дія» [13]. На один ТЗ може бути призначено не більше одного належного користувача. Варто відмітити, що це перша онлайн-послуга, яка була створена відразу в електронному форматі. Так працює принцип “digital by design”, коли не в онлайн переводять вже наявні адміністративні послуги, а створюють нові, спираючись на онлайн-досвід користувачів [14]. Послуга є безоплатною. Основними перевагами отримання такої послуги онлайн є швидкі терміни її надання. Як повідомляють онлайн сервіси зазвичай це займає годину (але інколи термін обробки може зрости до 24 годин). Призначити належного користувача можна на будь-який термін, а скасувати таке призначення, можна у будь-який момент, про що належний користувач отримає відповідне сповіщення. Штрафи автофіксації за порушення правил дорожнього руху будуть закріплюватися за належним користувачем до кінця доби, коли було видалено призначеного належного користувача.

На нашу думку, також було б доцільним передбачити адміністративну відповідальність за невнесення відомостей про належного користувача ТЗ. Приблизником запровадження у КУпАП подібного виду відповідальності є і Константій О.В., який пропонує карати за невиконання обов'язку з подання юрисдикційним органам відомостей про належних користувачів ТЗ, коли останні вчиняють адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а відповідальні особи заперечують факт особистого керування [15, с. 122]. Проте, ми схиляємось до думки, що відповідальність має наставати вже у випадку виявлення факту керування ТЗ особою, щодо якої не внесено відомостей як про належного користувача. Це стимулюватиме власників ТЗ належним чином засвідчувати факт передачі права керування ТЗ іншій особі.

Дається в знаки і спрощений процесуальний порядок притягнення до адміністративної відповідальності за

вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі. Окремо хочемо відмітити той факт, що за чинного порядку притягнення особи до адміністративної відповідальності є обмеженою можливість особи заперечувати свою винуватість. Відповідно до положень ч. 5 ст. 279¹ КУпАП, постанова про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, може вноситися без участі особи, котра притягається до адміністративної відповідальності. За певних умов, передбачених статтею 279³ КУпАП, така особа може бути звільнена від адміністративної відповідальності.

Першою умовою є ситуація, коли особа надала документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення ТЗ вибув з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать їй ТЗ. У цьому контексті, у своєму дослідженні Веселов М. Ю. та Маммедова А. А. слушно підкреслюють, що таке формулювання не є досконалим, оскільки виключає випадки, коли ТЗ може вибути з володіння власника без його бажання або згоди але на законних підставах (наприклад, передача за рішенням суду речі (ТЗ), яка є предметом спору, на зберігання іншим особам, які не мають інтересу в результаті вирішення спору, як вид забезпечення цивільного позову) [16, с. 93].

Другою умовою є випадок, коли особа, яка керувала ТЗ на момент вчинення зазначеного правопорушення, звернулася із заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та надання згоди на притягнення до адміністративної відповідальності, а також надала документ (квитанцію) про сплату відповідного штрафу. Так, звільнення власника ТЗ від відповідальності ставиться в залежність від виявлення бажання та вчинення дій особою, яка реально керувала ТЗ на момент вчинення правопорушення, а не у силу наявності або відсутності складу правопорушення у діях особи. Тобто, маємо ситуацію, у якій виникають проблеми узгодженості положень статтей 14² та 279³ КУпАП з положеннями частини другої статті 62 Конституції України щодо індивідуалізації юридичної відповідальності правопорушника [17].

Хоча у статті 14¹ і передбачено можливість власника (співвласника) ТЗ протягом десяти днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити про обставини, які свідчать про те, що правопорушення було вчинене іншою особою, варто відмітити, що таку статтю визнано такою, що не відповідає Конституції України рішенням Конституційного суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 [18]. Вважасмо, що варто передбачити у статті 279-3 КУпАП додаткову підставу звільнення від відповідальності особи, за якою зареєстровано ТЗ, яка полягатиме у можливості особи самостійно надати відомості про іншу особу, яка на момент вчинення правопорушення правомірно керувала ТЗ. Так, рішенням у справі «Фальк проти Нідерландів» («Falk v. Netherlands») від 19 жовтня 2004 року Європейський суд з прав людини (далі – ЄСПЛ) визнав правомірною відповідальність саме зареєстрованого власника ТЗ у випадках, коли не можна встановити особу, яка керувала ТЗ у момент вчинення порушення [19]. Таке ж положення міститься у статті 5 Правил дорожнього руху Адміністративного правоохоронного акту Нідерландів, а у статті 8 цього ж документу йдеться про те, що особа за якою зареєстровано ТЗ може бути звільнена від відповідальності, якщо доведе, що автомобіль використовувався іншою особою проти її волі і що вона не могла розумно запобігти такому використанню [20]. Аналогічний механізм щодо презумпції вини зареєстрованого власника ТЗ предбачений і у Переглянутому кодексі Вашингтону у частині 1 статті 46.63.075, а вже у частині 2 цієї ж статті зазначено, що таку презумп-

цію можна подолати, лише якщо зареєстрований власник заявить під присягою, у письмовій заяві до суду чи в показаннях у суді, що такий ТЗ був у той час викрадений або перебував під контролем іншої особи [21].

Таким чином, у випадку запозичення досвіду Нідерландів та Вашингтону шляхом доповнення статті 279³ КУпАП вищезапропонованою підставою звільнення від відповідальності, буде збережено припущення про вину зареєстрованого власника ТЗ, що підкріплене практикою ЄСПЛ, проте забезпечуватиметься можливість захисту від висунутого обвинувачення, що неодмінно сприятиме об'єктивному відображенню обставин справи.

Окремо потребує уваги і той факт, що на сьогодні склади правопорушень у сфері забезпечення безпеки руху є достатньо розмежованими. Не складає труднощів відрізнити адміністративне правопорушення від кримінального. Проте варто відмітити, що у тексті Проекту Кримінального кодексу України, опублікованому станом на 22 травня 2023 року, пропонується запровадження якісно нового складу кримінального проступку у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Так, у Підрозділі 2 Розділу 7.4. статтею 7.4.10. передбачається відповідальність за «агресивне водіння» під яким пропонується розуміти дії особи яка, керуючи наземним чи водним транспортним засобом, завідомо створила аварійну ситуацію, а саме:

1) взяла участь в перегонах, які не є офіційними змаганнями, автомобільною дорогою загального користування, вулицею, дорогою населеного пункту чи акваторією загального користування,

2) змусила іншого учасника дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки чи безпеки інших осіб, або 3) перешкодила руху в дозволеному для іншого учасника дорожнього руху місці [22].

Тобто, у разі прийняття Кримінального кодексу України у такій редакції, окремі діяння, як от, перевищення швидкості, зможе підпадати як під ознаки адміністративного так і кримінального правопорушення, в залежності від обставин чи наслідків такого перевищення. Звичайно, у такому випадку використовуватиметься, положення частини 2 статті 9 КУпАП і порушника буде піддано адміністративній відповідальності, лише якщо

це порушення за своїм характером не підпадатиме під ознаки кримінального [6]. Але, оскільки таке адміністративне правопорушення може бути зафіксоване автоматично, на практиці може виникати ситуація, коли інші важливі обставини вчинення правопорушення не враховано, а отже, може виникати ситуація помилкового притягнення особи до відповідальності. До того ж наразі дії які змусили іншого учасника дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки чи безпеки інших осіб іменуються «створенням аварійної обстановки» та є адміністративним правопорушенням передбаченим у частині 5 статті 122 КУпАП [6]. Припускаємо, що на практиці можуть виникати труднощі із доведенням винуватості керуючого ТЗ у вчиненні кримінального правопорушення, наприклад у випадку доведення, що саме його неправомірні дії змусили іншого учасника дорожнього руху різко змінити швидкість, а не будь який інший зовнішній фактор чи його особисте бажання, що, в свою чергу, може спровокувати процеси латентизації таких правопорушень.

Як ми можемо прослідкувати, державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху виводиться на якісно новий рівень, а відповідальність за вчинення правопорушень виправдано посилюється. Автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху визначена одним із пріоритетів діяльності Національної поліції на 2023 рік [23, с. 13]. Доходимо висновку, що з огляду на міжнародний досвід та практику застосування автоматичної фіксації, позитивний ефект її впливу на дотримання правил дорожнього руху її функціонування є вимогою сьогодення. Проте, наразі правове регулювання порядку притягнення до адміністративної відповідальності власників ТЗ за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі характеризується звуженням обсягу прав таких осіб. Вважаємо, що реформування відповідальності у цій сфері обов'язково має бути виваженим і враховувати конституційні права та гарантії, оскільки, як відомо, неприпустимим є будь-яке обмеження прав та свобод людини та громадянина, навіть у випадку розгляду таких справ у порядку спрощеного провадження.

ЛІТЕРАТУРА

1. Автосвіт у цифрах. Цікава автомобільна статистика. URL: <https://hotline.finance.ua/articles/avtosvit-u-cifrah-cikava-avtomobilna-statistika>.
2. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції. Статистика. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
3. Шумейко Т.А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем : дис. к.ю.н. 12.00.07, Київ, 2017. 220 с. URL: <https://dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/dissertations/13/4.pdf>.
4. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 року № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#Text>.
5. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 13.01.2020 року № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20#Text>.
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року №8073–X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n2543>.
7. Завдяки камерам на дорогах кількість небезпечних ДТП знизилася. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/12/10/7316999/>.
8. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень : Закон України від 05.07.2011 року № 3565-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3565-17#Text>.
9. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 року № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
10. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів від 10.10.2001 року № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.
11. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 року № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
12. Битяк О.В. Автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху в зарубіжних країнах: теоретичний та практичний аспекти. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/article/view/267579/266027>.
13. Про затвердження Порядку внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.2022 року № 1145. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1145-2022-%D0%BF#Text>.
14. Відновили роботу камери фіксації швидкості авто. URL: <https://te.20minut.ua/DTP/vidnovili-robotu-kameri-fiksatsiyi-shvidkosti-avto-yaki-do-viyni-bili-11609805.html>.
15. Константин О.В. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису). URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/11/21.pdf>.

16. Веселов М. Ю., Маммедова А. А. Спiрнi питання вiдповiдальностi власникiв транспортних засобiв за адмiнiстративнi правопорушення у сферi забезпечення безпеки дорожнього руху, зафiксованi в автоматичному режимi. URL: <http://pd.onu.edu.ua/article/view/132856/137211>.
17. Конституцiя України : Закон вiд 28.06.1996 року № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
18. Рiшення Конституцiйного суду України вiд 22.12.2010 року № 23-рп/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10#Text>.
19. FALK v. THE NETHERLANDS DECISION (Application no. 66273/01) 19 October 2004. URL : <https://hudoc.echr.coe.int/app/conversion/pdf/?library=ECHR &id=001-67305&filename=001-67305.pdf&TID=thkbhnlzk>.
20. Traffic Regulations Administrative Law Enforcement Act. URL : <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004581/2023-03-01>.
21. The Revised Code of Washington (RCW). URL: <https://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.63.075>.
22. Контрольний текст проекту Кримiнального кодексу України (станом на 22.05.2023 року). URL: <https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2023/05/22/kontrolnyj-tekst-proektu-kk-22-05-2023.pdf>.
23. Звiт Нацiональної полiцiї України про результати роботи у 2022 році. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2022/Zvit_polic_2022.pdf.