

## РОЗДІЛ 7

### АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 342.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-8/60>

#### АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ПРОФІЛАКТИКИ ТА ЗАПОБІГАННЯ ДТП В КРАЇНАХ БЛИЗЬКОГО ТА ДАЛЕКОГО СХОДУ

#### ADMINISTRATIVE AND LEGAL MEANS OF ROAD AND TRANSPORT ACCIDENT PREVENTION IN THE COUNTRIES OF THE MIDDLE AND FAR EAST

Анохін А.М., здобувач кафедри адміністративного  
та конституційного права

*Запорізький національний університет*

Наукова публікація присвячена дослідженню адміністративно-правових засобів профілактики та запобігання ДТП в країнах Близького та Далекого Сходу. Зокрема, аналізуються правові засоби профілактики та запобігання ДТП в Об'єднаних Арабських Еміратах, Китайській Народній Республіці, Республіці Корея, Японській Державі.

Виокремлюється позитивний досвід правової регламентації дієвих засобів забезпечення безпеки дорожнього руху у вказаних державах та визначається можливість та доцільність його імплементації в національне законодавство та юридичну практику.

Відзначається позитивний досвід законодавчого встановлення жорстких санкцій за грубі порушення Правил дорожнього руху в Японській Державі, що передбачають не тільки штрафи, але й позбавлення волі, зокрема, за проїзд на червоний сигнал світлофора, управління транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння тощо. Також наведено позитивний досвід застосування максимально жорстких санкцій за управління транспортними засобами у стані алкогольного чи іншого сп'яніння у Республіці Корея (до довічного позбавлення волі), що потребує окремого наукового аналізу.

Підкреслюється важливість запозичення позитивного досвіду Об'єднаних Арабських Еміратів щодо застосування можливостей штучного інтелекту для профілактики та запобігання ДТП. Також позитивно оцінюється поширення та активне використання водіями в Японській Державі спеціальних технічних засобів автоматичного гальмування у випадку загрози зіткнення автомобілів, а також розвиток транспортної інфраструктури в Японії, зокрема залізничного сполучення між передмістями та містами, що стимулює водіїв до відмови від використання автомобіля та активного користування громадським транспортом.

Формулюється висновок про те, що запозичення позитивного досвіду зарубіжних країн у сфері профілактики та запобігання ДТП необхідно здійснювати із урахуванням національних правових традицій, особливостей правосвідомості громадян України та інших «національних» чинників. Проте, підкреслюється, що негативна статистика ДТП в Україні обумовлює необхідність підвищення розміру штрафів за грубі порушення Правил дорожнього руху в Україні по аналогії із системою штрафних санкцій за відповідні правопорушення у країнах Близького та Далекого Сходу.

**Ключові слова:** адміністративно-правові засоби, зарубіжний досвід, дорожньо-транспортна пригода, безпека дорожнього руху, правопорушення, профілактика, запобігання, провадження, відповідальність.

The scientific publication is devoted to the study of administrative and legal means of prevention of the road traffic accidents in the countries of the Middle and Far East. In particular, the legal means of prevention of traffic accidents in the United Arab Emirates, the People's Republic of China, the Republic of Korea, and the State of Japan are analyzed.

The positive experience of the legal regulation of effective means of ensuring road traffic safety in the specified states is highlighted, and the possibility and expediency of its implementation into national legislation and legal practice is determined.

There is a positive experience of legislative establishment of strict sanctions for gross violations of the Traffic Rules in the State of Japan, which include not only fines, but also imprisonment, in particular, for running a red traffic light, driving a vehicle under the influence of alcohol or other intoxication, etc. Positive experience of applying the most severe sanctions for driving vehicles while intoxicated in the Republic of Korea (up to life imprisonment) is also given, which requires a separate scientific analysis.

The importance of borrowing the positive experience of the UAE regarding the use of artificial intelligence capabilities for the prevention of traffic accidents is emphasized. The spread and active use of special technical means of automatic braking by drivers in the State of Japan in the event of a collision with cars is also positively evaluated, as well as the development of transport infrastructure in Japan, in particular rail connections between suburbs and cities, which encourages drivers to abandon the use of cars and actively use public transport.

The conclusion is formulated that borrowing the positive experience of foreign countries in the field of prevention and prevention of traffic accidents must be carried out taking into account national legal traditions, peculiarities of the legal awareness of Ukrainian citizens and other «national» factors. However, the negative statistics of traffic accidents in Ukraine dictates the need to increase the amount of fines for gross violations of the Traffic Rules in Ukraine by analogy with the system of fines for corresponding offenses in the countries of the Middle and Far East.

**Key words:** administrative and legal means, foreign experience, traffic accident, traffic safety, offense, prevention, proceedings, responsibility.

**Вступ.** Актуальні питання забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні стимулюють науковців шукати позитивні приклади застосування правових засобів профілактики та запобігання ДТП у зарубіжних країнах, які мають сформовані правові системи, сталі правові традиції та звичаї.

На особливу увагу заслугоує досвід правової регламентації вказаних засобів в країнах Близького та Далекого Сходу, адже, наприклад Японська Держава та Об'єднані Арабські Емірати демонструють не тільки зниження загальної кількості ДТП за останні роки, але й активне

поширення та ефективне застосування інноваційних засобів профілактики та запобігання ДТП.

Різні аспекти профілактики та розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник, В. Введенська, С. Гусаров, М. Долгополова, М. Лазаренко, А. Філіппов та інші відомі фахівці.

Загальній характеристиці адміністративно-правових та інших засобів забезпечення безпеки дорожнього

руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокуренько та А. Стрижак. Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху дослідила О. Салманова.

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували І. Горбачева, Д. Козар, О. Шумейко та інші відомі науковці.

Механізм адміністративно-правового регулювання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху був предметом дослідження таких відомих вчених-адміністративістів як В. Бевзенко, М. Віхляєв, П. Діхтієвський, В. Доненко, Т. Коломоєць, В. Колпаков, А. Комзюк, О. Кузьменко, Ю. Легеца, П. Лютіков, Р. Мельник, Д. Приймаченко, С. Стеценко, А. Школик та інших науковців.

Проте, аналіз досвіду профілактики та запобігання ДТП в країнах Близького та Далекого Сходу ще не був предметом окремого наукового дослідження, що актуалізує потребу підготовки даної публікації.

**Постановка завдання.** Метою наукової публікації є узагальнення досвіду застосування адміністративно-правових засобів профілактики та запобігання ДТП в країнах Близького та Далекого Сходу в контексті необхідності реформування чинного адміністративно-деліктного законодавства.

Методологія даної публікації ґрунтується на поєднанні філософських (законів, прийомів та принципів діалектики), загальнонаукових (приймів логічного методу (аналіз, синтез, дедукція та індукція), прийомів соціологічного методу (використання результатів репрезентативних соціологічних досліджень), системного та структурно-функціонального методів) та спеціально-юридичних методів дослідження (методів юридичної логіки та юридичної статистики, формально-юридичного методу та методу юридичного моделювання). Враховуючи тему публікації більшою мірою застосовується методологія порівняльного правознавства.

Також в процесі даного дослідження використовується цивілізаційний підхід до дослідження правових явищ та процесів, який передбачає урахування національних правових традицій та звичаїв кожної із країн, правосвідомості та правової культури їх громадян.

**Результати дослідження.** Категорії «правові засоби» та «адміністративно-правові засоби» є достатньо популярними в юридичній науці поняттями, адже за допомогою поняття «правовий засіб» дослідник може позначити будь-яке юридичне явище чи процес, які регламентовані нормами права та виступають інструментами досягнення публічної чи приватної мети учасниками правовідносин.

Концепцію правових засобів розвивали у своїх працях такі науковці як О. Ганзенко, А. Денисова, О. Онуфрієнко та інші відомі дослідники.

Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні досліджували в своїй роботі В. Сокуренько, А. Стрижак [1], О. Салманова [2] та інші науковці.

Проте, з метою удосконалення національного механізму забезпечення безпеки дорожнього руху на особливу увагу заслуговує досвід Японської Держави, яка вирізняється високим рівнем розвитку науки та техніки, сталими правовими традиціями та звичаями.

В Японії значна увага приділяється профілактиці та засобам запобігання ДТП. Результатом удосконалення системи забезпечення безпеки дорожнього руху є позитивна динаміка зниження кількості ДТП в Японській Державі, включаючи ДТП зі смертельними наслідками.

Так, торік у Японії було зафіксовано найменшу кількість дорожніх аварій з жертвами з 1948 року. В 1960-х, коли в країні почався економічний бум, статистика смертей на дорогах була шестеро більшою.

На даний час смертність на дорогах Японії складає 2,2 летальних випадки на 100 тисяч населення, в той час,

як у Сполучених Штатах Америки цей показник сягає 12,7 (в Україні смертність у ДТП співмірна з американською). Загалом за останнє десятиліття майже всі розвинуті країни демонструють зниження ДТП з жертвами, коли в США, навпаки, смертність зросла на 30% [3].

Крім того, слід відзначити, що на зниження кількості ДТП в Японії позитивно впливає розвиток громадського транспорту, зокрема, залізничного. Особливу роль на цьому напрямку відіграє правильне планування органами публічної адміністрації, будівельними та промисловими групами глобальної інфраструктури мегаполісів, коли жилі квартали винесені за межі міста, проте вдало з'єднані залізничними шляхами із офісними та виробничими центрами у містах. Транспортна інфраструктура побудована таким чином, що співробітнику офісу, сфери обслуговування або працівнику промислового підприємства зручніше та вигідніше скористатися швидкісним наземним потягом метро, аніж користуватися власним автомобілем для поїздки на роботу.

Так, приблизна протяжність залізниць в Японській Державі – 30 тис. км. З 60-х років почала діяти система швидкісних пасажирських залізниць «Сінкансен», суперекспреси розвивають на ній швидкість до 270 км/год, протяжність системи досягла майже 2000 км. [4].

Квиток на Сінкансен коштує дорожче, ніж пальне для автомобіля, але японці все одно надають перевагу поїздам. У 2019-му японська залізниця перевезла у 13 разів більше пасажирів, ніж американська, при 2,5-разовій різниці в населенні [3].

Розгалужена мережа рейкового електротранспорту характерна для великих міст, дев'ять із них мають метрополітени.

Водночас автомобілізація Японії була здійснена відносно недавно: створено розгалужену систему національних шосейних доріг (1,2 млн. км) і майже 5 тис. км швидкісних автострад. За кількістю автомобілів Японія посідає 2-е місце в світі після США (рівень автомобілеволодіння в Японії – 61 машина на сотню мешканців, у США – 84 на сто [3]), тому складними залишаються проблеми автотранспортного руху в середині міст, паркування і високої вартості пального [4].

Водночас, щоб купити автомобіль, японець мусить одержати «сяко сьомейсо» – сертифікат, який засвідчує наявність місця для паркування: чи то місце на паркінгу, чи орендований гараж, чи двір приватного будинку. Кинути «авто» серед вулиці – не варіант. Витрати та паперова тяганина, пов'язані з отриманням сертифіката, відвертають багатьох від купівлі автомобіля.

Така політика не лише зменшує кількість автомобілів на вулицях, що саме по собі знижує аварійність, але й значно покращує оглядовість [3].

Також на увагу заслуговують особливості планування японських міст. Вузькі вулиці не дозволяють розігнатися, та й обмеження швидкості доволі суворі: 30–40 км/год. Менші вулички зазвичай не мають тротуарів і передбачають спільний рух водіїв, пішоходів і велосипедистів [3].

Таким чином, в Японській Державі активно застосовуються як правові, так і економічні стимули для розвитку громадського транспорту, що зменшує навантаження на автомагістралі та є ефективним засобом запобігання ДТП, адже ймовірність транспортної пригоди на залізничному транспорті є набагато меншою, ніж на автомобільній дорозі.

Також заслуговує на увагу позитивний досвід Японії щодо застосування достатньо жорстких санкцій за порушення Правил дорожнього руху. Так, найсерйознішим порушенням правил дорожнього руху в Японії є наявність алкоголю у крові водія. За таке порушення передбачено стягнення 8700 доларів. Також суворе покарання передбачено за проїзд на червоне світло – крім грошового стягнення у розмірі 420 доларів, до водія може бути засто-

совано тюремне ув'язнення строком до 6 місяців із залученням до виправних робіт. За інші недотримання правил дорожнього руху передбачені такі суми стягнень: паркування у забороненому місці – близько 830 доларів; не пристебнутий ремінь безпеки – 450 доларів [5].

Л. Гончарук та С. Носач також справедливо зазначають, що у нинішніх умовах дуже цікавим є саме японський досвід застосування відповідальності за порушення у сфері безпеки дорожнього руху. Особливістю японських ПДР є те, що за будь-яке їх порушення водія можуть позбавити водійських прав на певний термін. Наприклад, за проїзд на заборонений сигнал світлофору водія можуть не лише оштрафувати на 400 доларів, але і засудити до тюремного ув'язнення та залучити до виправних робіт на термін до півроку. За перевищення швидкості покарання застосовується залежно від тяжкості скоєного порушення (штраф у 800 доларів вважається «легким» покаранням). Також можуть позбавити водійського посвідчення і призначити виправні роботи на строк до півроку.

Крім того, в Японії покарання у вигляді тюремного ув'язнення застосовується за такі порушення правил дорожнього руху як: експлуатація транспортних засобів, що знаходяться в неналежному технічному стані (до трьох місяців); порушення правил проїзду залізничних переїздів (до шести місяців); керування транспортним засобом особою, яка не має водійського посвідчення (до двох років); передача керування транспортним засобом особі, яка знаходиться у стані сп'яніння, або керування транспортним засобом у стані сп'яніння (до трьох років); пошкодження технічних засобів організації дорожнього руху (до п'яти років) [6, с. 21–22].

Таким чином, на увагу науковців заслуговує позитивний досвід Японської Держави у сфері дорожньої безпеки, зокрема:

- щодо поширення та активного використання водіями спеціальних технічних засобів автоматичного гальмування у випадку загрози зіткнення автомобілів;

- щодо розвитку транспортної інфраструктури, зокрема залізничного сполучення між передмістями та містами, що передбачає стимулювання водіїв до відмови від використання автомобілів та стимулює користування залізничним транспортом;

- щодо встановлення жорстких санкцій за порушення найбільш поширених Правил дорожнього руху (перевищення швидкості, проїзд на червоний сигнал світлофору тощо), що позитивно впливає на правосвідомість водіїв, утримує їх від порушень Правил дорожнього руху.

Позитивні елементи проаналізованого досвіду Японської Держави у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху цілком можуть бути впроваджені (імплементовані) в національне законодавство та юридичну практику.

Не меш показовим є позитивний досвід Республіки Корея (Південної Кореї) у сфері профілактики та запобігання керуванню транспортними засобами у стані алкогольного чи іншого сп'яніння. Зокрема, за керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, в Республіці Корея передбачено як максимальне покарання – довічне ув'язнення [7]. Такий підхід до профілактики ДТП на перший погляд здається радикальним, проте, враховуючи трагічні наслідки ДТП, в яких один із учасників знаходився у стані сп'яніння, саме такі радикально жорсткі санкції можуть змінити ситуацію та здійснити вирішальний вплив на правосвідомість потенційних правопорушників.

Позитивним є досвід Об'єднаних Арабських Еміратів у сфері профілактики та запобігання ДТП. Так, у ОАЕ Управління автомобільних доріг та транспорту (RTA) вже давно працює над використанням сили штучного інтелекту у всіх секторах управління дорожнім рухом. І тепер

воно успішно запустило свою систему «Raqeeb System», яка, зокрема, допомагає спостерігати за самопочуттям 300 водіїв автобусів в Дубаї.

Розгортання цієї системи, що працює завдяки штучному інтелекту, призвело до різкого скорочення кількості ДТП, які відбувалися через втомлених водіїв автобусів на дорогах Дубая. Система з'ясувала, що п'ять із восьми ДТП трапляються щодня через втому або недостатню уважність.

Система Raqeeb змогла зменшити кількість аварій, пов'язаних з виснаженням, на 65%. Наразі влада впроваджує цю систему на двох трамвайних маршрутах в Дубаї на пробній основі. Ця система є одним із 75 проєктів, які заплановані в рамках програми «Розумне місто» та «Штучний інтелект» по всіх Арабських еміратах.

Ініціативи на основі Штучного інтелекту передбачають встановлення камер спостереження у понад 10 000 таксі. Цей крок вже призвів до збільшення задоволеності клієнтів на 83% відповідно до інформації RTA.

Ще однією ініціативою є моніторинг автобусних маршрутів, що зменшив кількість порушень на автобусних маршрутах на 83% та покращив пунктуальність водіїв автобусів на 20%.

Крім того, у 15 локаціях була створена розумна пішохідна система сигналізації. Ця система збільшує або зменшує час, необхідний пішоходам для переходу дороги залежно від інтенсивності руху (кількості автомобілів та пішоходів).

Крім того, відомо, що Дубай є одним із місць, де складання водійського іспиту є одним із найскладніших, а навички водіїв, які навчаються, зараз тестуються за допомогою технології штучного інтелекту.

RTA створило розумний простір для тестування водіїв-стажерів. Також тестування водіїв проводиться за застосуванням транспортних засобів, які спроможні до оцінки маневрів та вимірювання реакції водія на кожен з них.

Розумний простір оснащений витонченими камерами та датчиками, підключеними до центрального процесора, здатного збирати інформацію та автоматично виявляти помилки. Система здатна автоматично надати результати тестування.

ОАЕ має на меті стати однією з провідних країн, що використовують системи на основі штучного інтелекту і «Національна стратегія штучного інтелекту 2031» швидко впроваджується, щоб здійснити революцію в усіх сферах суспільного життя, включаючи сфери адміністративних послуг, охорону здоров'я, мобільність та освіту [8].

Важливу роль у запобіганні ДТП в ОАЕ відіграють системи автоматичного екстреного гальмування та об'їзду перешкод. Враховуючи стрімкий економічний розвиток та залучення потужних інвестицій, в ОАЕ найбільше поширені автомобілі із високотехнологічними системами забезпечення безпеки дорожнього руху.

На увагу заслуговує також досвід застосування жорстких санкцій за управління автомобілем у стані сп'яніння в Китайській Народній Республіці.

Пияцтво за кермом є однією з найпоширеніших причин ДТП у Китаї. Згідно з поліцейською статистикою, у 2010-му році за керування у нетверезому стані в КНР затримали 526 тис. людей – на 68% більше, ніж у 2009-му році. На їхню долю припало більше половини зареєстрованих аварій на дорогах Піднебесної із смертельними наслідками.

Намагаючись впоратися із цією проблемою, влада Китаю зробила жорсткі зміни в законодавстві. Так, КНР є однією з небагатьох країн світу, де за нетверезе керування можна отримати довічне ув'язнення. Таке покарання там застосовують, якщо дії водія, який знаходився у стані сп'яніння, стали причиною серйозного ДТП. У 2010-му році, наприклад, до довічного терміну засудили 31-річного шанхайця, який спричинив аварію, в якій загинули батько



та малолітня дочка. За позитивну пробу на алкоголь можна отримати шість місяців в'язниці та позбавлення водійського посвідчення на п'ять років [9].

У 2022 році Міністерство громадської безпеки (МГБ) Китаю повідомило, що за останнє десятиліття в Китаї значно скоротилася кількість дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками. Так, наприклад, число ДТП, в яких загинуло троє та більше людей, знизилася на 59,3% порівняно з 2012 роком [10].

Кількість ДТП із жертвами з вини нетверезих водіїв скоротилася на десятки тисяч з того часу, як у 2011 році в Китаї було введено кримінальну відповідальність за керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння. Темпи зниження цього показника є вражаючими, враховуючи той факт, що за останні 10 років кількість моторних транспортних засобів у Китаї зросла на 89%, а кількість водіїв – на 123%.

За даними Міністерства громадської безпеки КНР більшість власників автомобілів вважають за краще користуватися послугою «тверезий водій» після вживання алкоголю, при цьому кількість замовлень на таку послугу становить у середньому 200 млн. на рік [10].

Аналогічна послуга існує і в Україні, проте, органам публічної адміністрації необхідно звернути більше уваги на різні способи правової агітації, спрямовані на правосвідомість водіїв щодо роз'яснення необхідності дотримуватися встановлених Правил дорожнього руху.

Крім того, заслуговує на увагу позитивний досвід КНР щодо розвитку автомагістралей, будівництво та удосконалення яких вважається в Китаї одним із інструментів зміцнення державності, засобом інтенсифікації розвитку економіки та інфраструктури в цілому.

Проте, існує багато нарікань на рівень правосвідомості та правової культури китайських водіїв, які ігнорують пішоходів на перехрестях, часто залишають місце ДТП.

**Висновки.** Проведене дослідження адміністративно-правових засобів профілактики та запобігання ДТП в країнах Близького та Далекого Сходу дає підстави сформулювати висновок про те, що запозичення та впровадження в національне законодавство та юридичну практику заслуговує позитивний досвід встановлення жорстких санкцій за грубі порушення Правил дорожнього руху в Японській Державі, що передбачають не тільки штрафи, але й позбавлення волі, зокрема, за проїзд на червоний сигнал світлофору, управління транспортним засобом у стані алкогольного чи іншого сп'яніння тощо. Такі адміністративні правопорушення фактично межують зі злочином,

передбаченим ст. 286 КК України, тому потребують суттєвого посилення адміністративної відповідальності за їх вчинення.

Також запозичення та впровадження в національне законодавство та юридичну практику заслуговує позитивний досвід Об'єднаних Арабських Еміратів щодо застосування можливостей штучного інтелекту для профілактики та запобігання ДТП, а також використання водіями в Японській Державі спеціальних технічних засобів автоматичного гальмування у випадку загрози зіткнення автомобілів. На окрему увагу заслуговує позитивний досвід розвитку транспортної інфраструктури в Японії, зокрема залізничного сполучення між передмістями та містами, що стимулює водіїв до відмови від використання автомобіля та активного користування громадським транспортом. Відповідно, зменшується і кількість ДТП, адже вірогідність транспортної пригоди з негативними наслідками на залізничному транспорті є набагато меншою у порівнянні з шансами стати учасником ДТП на переважаних дорогах у містах.

Слід відзначити, що поширення та застосування можливостей штучного інтелекту, а також автоматизованих систем гальмування, автоматичного контролю смуги руху та інших інноваційних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху потребує належного адміністративно-правового врегулювання на рівні законів та підзаконних нормативно-правових актів.

Але передусім слід підкреслити, що запозичення позитивного досвіду зарубіжних країн у сфері профілактики та запобігання ДТП необхідно здійснювати із урахуванням національних правових традицій, особливостей правосвідомості громадян України та інших «національних» чинників. Водночас негативна статистика ДТП в Україні обумовлює необхідність підвищення розміру штрафів за грубі порушення Правил дорожнього руху в Україні по аналогії із системою штрафних санкцій за відповідні правопорушення у країнах Близького та Далекого Сходу.

Перспектива подальшого дослідження проблематики ДТП як об'єкту адміністративно-правового регулювання обумовлена необхідністю наукового обґрунтування способів та напрямів удосконалення чинного національного законодавства та юридичної практики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, впровадження інноваційних правових засобів профілактики та запобігання ДТП. Не менш важливо дослідити досвід інших зарубіжних країн у даній сфері суспільних відносин, зокрема, країн Латинської Америки, Австралії та Океанії тощо.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Сокурено 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>
2. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 «адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право»; Нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2002. 20 с.
3. Стасюк І. Як Японії вдалося кількаразово зменшити смертність на дорогах? *Хмарочос*. 8.09.2022. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2022/09/08/yak-yaponiyi-vdalosya-kilkarazovo-zmenshyty-smertnist-na-dorogah/> (дата звернення: 25.05.2023).
4. Транспортна система Японії. Географічна характеристика Японії. URL: <http://www.geograf.com.ua/japan/650-japan-transport> (дата звернення: 27.05.2023).
5. Толуб'як І. Експерти розповіли, у яких країнах найвищі штрафи, передбачені за порушення правил дорожнього руху. *Avtosota: news and reviews*. URL: <https://avtosota.com/19975-eksperty-rozpovily-u-yakyh-krayinah-najvyshhi-shtrafy-peredbacheni-za-porushennya-pravyul-dorozhnogo-ruhu.html> (дата звернення: 27.05.2023).
6. Гончарук Л.Ю., Носач С.В. Досвід зарубіжних країн у застосуванні заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Серія: Юридичні науки*. 2017. № 4 (4). С. 19–24.
7. Посібник з водіння в Південній Кореї. International drivers association. 09.04.2021. URL: <https://internationaldriversassociation.com/uk/south-korea-driving-guide/> (дата звернення: 27.05.2023).
8. Чеславський Л. Штучний інтелект допомагає Дубаю запобігати ДТП. 22.09.2019. SPILNO. URL: <https://spilno.org/news/shtuchnyi-intelekt-dopomahaє-dubayu-zapobihaty-dtp> (дата звернення: 29.05.2023).
9. Волков М. У Китаї нетверезих водіїв садять за ґрати. Репортер. 28.07.2011. URL: <https://report.if.ua/uncategorized/U-Kytayiv-netverezyh-vodiyiv-sadyat-za-graty/> (дата звернення: 30.05.2023).
10. Борзенко Т. У Китаї за останнє десятиліття суттєво зменшилася кількість ДТП зі смертельними наслідками. *Українські новини*. 02.08.2022. URL: <https://ukranews.com/news/871482-v-kitay-za-poslednee-desyatiletie-sushhestvenno-umenshilos-kolichestvo-dtp-so-smertelnym-ishodom> (дата звернення: 30.05.2023).