



УДК 342.9

<https://orcid.org/0000-0002-9035-144X>

DOI <https://doi.org/10.32703/2663-6352/2020-3-8-59-68>

Філіннов Артем Валерійович,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри господарського та

транспортного права

Юридичного факультету

Інституту управління, технологій та права

Державного університету інфраструктури та технологій,

м. Київ, Україна

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ЧИ ПРАВОМІРНА АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ В «АВТОМАТИЧНОМУ РЕЖИМІ»?

Анотація: Статтю присвячено аналізу новел українського законодавства 2015-17 років щодо запровадження спеціального порядку притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), на предмет дотримання основних прав людини. Проводиться порівняльний аналіз зазначених новацій з аналогічними нововведеннями 2008 р. в контексті рішення Конституційного Суду України щодо визнання їх неконституційними.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, адміністративні правопорушення, безпека дорожнього руху, автоматична фіксація.

Annotation. The article is devoted to the latest innovations of the Ukrainian legislation in 2015, 2017 (primarily Articles 14-2, 279-3 of the Code of Administrative Offences of Ukraine) to introduce a special procedure for the prosecution of automatically recorded administrative offenses in the safety of road traffic sphere, in the context of respect for human rights. The author carries out a comparative analysis of these innovations with the same innovations in 2008 in the context of the decision of the Constitutional Court of Ukraine on the recognition unconstitutional of art. 14-1, h. 6 Art. 258. The author proves the need to bring these articles (14-2, art. 279-3), which violates the author's opinion, some of the fundamental human rights and freedoms, in line with the Constitution and other laws of Ukraine. In Art. 279-3 of the Code of Administrative Offences, according to the author, it is necessary to provide that the person for whom the vehicle is registered or who imported the vehicle into Ukraine is not liable if it is established that at the time of the offense such vehicle was driven by another person. After all, bringing a person to administrative responsibility is possible only in the presence of the fact of an administrative offense and the guilt of the person in its commission, which is confirmed by appropriate evidence. Due to the principle of presumption of innocence to be applied in cases of administrative offenses, all doubts

about the event of violation and guilt of the person prosecuted are interpreted in his favor, unproven event and guilt of a person must be equated to proven innocence.

The author believes that fixing traffic violations in automatic mode, as well as fixing in photography mode (video recording) violations of the rules of stopping, parking, parking vehicles, in our opinion, can be useful in terms of reducing the latency of traffic violations. But the author regrets that previous attempts to inculcate the best practices of the European Union in the field of combating traffic violations to the Soviet Administrative Code in 1984, while ensuring the rule of law, respect for human rights and freedoms, have already failed. According to its legal tools, the Soviet Administrative Code of 1984 is clearly not designed for such innovations. The author fully shares the point of view of scientists who justify the need to replace the current Code of Administrative Offenses with a qualitatively new code developed based on the Constitution of Ukraine and international conventions on human rights. Also, the new Code should, in the opinion of the author, define guarantees of observance of the rights of vehicle owners, first presumptions of innocence, at their prosecution.

Key words: administrative liability, administrative violations, automatic fixation, safety of road traffic.

Постановка проблеми. Зі змісту ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України [1] очевидно, що експлуатація транспорту взагалі, та автомобільного зокрема, розглядається в законодавстві України як джерело підвищеної небезпеки. Така позиція законодавця повністю виправдана. Щороку трапляються біля 20 тисяч дорожньо-транспортних пригод, переважна більшість яких спричинена порушенням правил дорожнього руху, в першу чергу, адміністративними правопорушеннями. Автомобільний транспорт – найбільш «смертоносний» вид транспорту, на рахунку якого найбільше людських жертв. Так, в Україні показник смертності в ДТП один з найвищих в Європі. Тому правопорядок на автотранспорті та безпека дорожнього руху потребують посиленої правової охорони та особливої уваги законодавця. Цікаво, що найбільш розповсюдженими причинами смертельних ДТП є якраз перевищення дозволеної швидкості руху водіями, порушення правил проїзду перехресть, порушення правил маневрування – тобто саме ті порушення, що підлягають фіксації технічними пристроями (радарями, відеокамерами тощо), що працюють в автоматичному режимі. Адміністративні правопорушення, хоч і не становлять великої суспільної небезпеки та не завдають значної шкоди, вчиняються частіше, ніж злочини, чим істотно підривають правопорядок та дисципліну на автотранспорті. Дані статистики дають підстави стверджувати, що адміністративні проступки на автотранспорті є найбільш розповсюдженою категорією адміністративних правопорушень: одних лише порушень Правил дорожнього руху України фіксується щороку більше, ніж усіх інших адміністративних проступків разом узятих. При цьому адміністративні правопорушення характеризуються великим ступенем латентності, що знижує ефективність заходів боротьби з ними. Саме зменшенню ступеня латентності порушень правил дорожнього руху має сприяти запровадження системи їх фіксації працюючими в автоматичному режимі

спеціальними технічними засобами з метою подальшого притягнення винних до адміністративної відповідальності. В Україні така система фактично запрацювала з 1 червня 2020 року, хоча передбачена була значно раніше: Законом України від 14 липня 2015 року № 596-VIII [2] (набрав чинності 07 листопада 2015 р.). Не встигли вони запрацювати, як 21 грудня 2017 р. була прийнята їх нова, чинна нині редакція [3].

В той же час, на наше глибоке переконання, під час забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно уникати таких крайнощів, як порушення прав та свобод людини, утвердження і забезпечення яких, відповідно до ст. 3 Конституції України, є головним обов'язком держави [4]. Адже безпека людини не повинна слугувати виправданням порушенню її фундаментальних прав та свобод – історія знає немало прикладів, коли держава використовувала безпеку суспільства як привід для зазіхання на права і свободи людини, що у підсумку призводило до протилежного результату – небезпеки для суспільства в цілому та його членів, які не можуть почувати себе в безпеці в умовах, коли їх права порушуються під приводом їх же захисту. Завдання держави полягає якраз в тому, щоб знайти такий оптимальний механізм забезпечення безпеки дорожнього руху, який був би максимально ефективним, не порушуючи при цьому права людини. Незважаючи на дещо провокаційний заголовок статті, ця назва значною мірою відображає сутність проблеми, що постала перед юридичною наукою та практикою у зв'язку з прийняттям в 2015, 2017 роках змін і доповнень до КУпАП [5].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В зарубіжній юридичній науці, де з початком нового тисячоліття автоматична фіксація правопорушень увійшла у практику, наукові дослідження проблем адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) більш численні. Наприклад, в РФ, де автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху введена на рік раніше ніж в Україні (з 2007 року), проблема досить широко висвітлювалась у працях О. В. Амелічкіна, В. В. Головки, Р. Я. Зайцева, Т. М. Заніної, С. Ю. Кошелкіна, П. В. Молчанова, Б. В. Росінського, А. І. Смолякова та ін. вчених, а також у кандидатській дисертації 2012 р. О. В. Литкіна [6], що є одним з небагатьох комплексних монографічних досліджень даного питання. У вітчизняній правовій науці дану проблему досліджували: В. М. Бесчастний, В. В. Білоус, В. В. Брянцев, В. В. Введенська, М. Ю. Веселов, В. В. Гаркуша, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, В. В. Доненко, А. Т. Комзюк, О. В. Константи́й, О. Кравчук, М. А. Микитюк, О. Ю. Салманова, А. В. Червінчук та інші. Автор даної статті в 2016 р. вже досліджував цю проблему [7], однак зміни [2; 3], внесені з того часу до КУпАП, зокрема до ст. 14-2 [5], зумовлюють необхідність повернутись до цього питання.

Мета нашої статті полягає в необхідності дати наукову оцінку положенням українського законодавства щодо запровадження в Україні спеціального порядку притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, а також за порушення правил зупинки, стоянки, паркування

транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), на предмет дотримання при цьому основних прав та свобод людини. Для цього буде доцільним провести порівняльний аналіз чинних положень ст. 14-2 та 279-3 КУпАП з аналогічними нововведеннями 2008 р. в контексті рішення Конституційного Суду України [8] щодо визнання ст. 14-1, ч. 6 ст. 258 КпАП неконституційними. Також хотілося б привернути увагу законодавця, науковців та практиків, в першу чергу посадових осіб органів державної влади, до зазначеної проблематики – тим більше, що в наукових дослідженнях цієї проблематики обґрунтовувались різні точки зору, в тому числі діаметрально протилежні: від цілковитої підтримки застосованого законодавцем підходу в ст. 14-2 та ст. 279-3 КУпАП до його нищівної критики.

Виклад основного матеріалу. Розглянемо лише найбільш дискусійні аспекти даної проблеми. І тут буде доцільно звернутись до не такої вже давньої історії питання, яку нерідко і незаслужено забувають. Згідно Закону України № 586-VI від 24.09.2008 р. [9] Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі по тексту – КпАП) було доповнено ст. 14-1, яка встановлювала «відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису» [5]. Рішенням Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 [8], статтю 14-1, частину шосту статті 258 КпАП визнано такими, що не відповідають Конституції України (є неконституційними). Серед ключових аргументів, якими Конституційний Суд України обґрунтував своє рішення, були такі:

- «Згідно з частиною другою статті 61 Конституції України, юридична відповідальність особи має індивідуальний характер» (пп. 4.2 [8]);

- «...перевірена на предмет конституційності стаття 14-1 Кодексу, яка міститься в Загальній частині Кодексу, встановлює особливості притягнення до адміністративної відповідальності саме власників (співвласників) транспортних засобів, однак безпосередньо не визначає складу правопорушення, а тому не може бути самостійною підставою для притягнення до такої відповідальності. Види правопорушень та процедура притягнення до адміністративної відповідальності визначені в Особливій частині Кодексу. Положення статті 14-1 Кодексу можуть застосовуватися лише в системному зв'язку з низкою інших статей, передбачених Особливою частиною Кодексу, диспозиції яких у безальтернативній формі визначають суб'єктом, який притягається до відповідальності за вчинення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, особу, яка винна у вчиненні цього правопорушення, зокрема водія транспортного засобу. За відсутності в статтях Особливої частини Кодексу, які визначають склад адміністративних правопорушень, вказівки на те, що суб'єктами цих правопорушень є власники (співвласники) транспортних засобів, ці суб'єкти можуть притягатися до адміністративної відповідальності виключно за наявності в їхніх діях складу певного адміністративного порушення, інше створює правову невизначеність у встановленні суб'єкта, що притягається до відповідальності в цій сфері» (пп. 4.3 [8]).

Ми дозволили собі процитувати в нашій статті мотивувальну частину рішення Конституційного Суду України в тій частині, в якій вона стосується предмету нашого дослідження, оскільки наведені в рішенні позиція Конституційного Суду та її обґрунтування, по-перше, в повній мірі може бути застосована й до нової статті 14-2, по-друге, настільки однозначно та зрозуміло викладені, що навіть не потребують коментування. У разі нового конституційного звернення чи подання вже щодо ст. 14-2 КпАП, Конституційному Суду України буде дуже непросто мотивувати протилежне рішення щодо відповідності Конституції України зазначеної статті. Друга невдала спроба запровадити автоматичну фіксацію адміністративних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху та спеціальний порядок притягнення до відповідальності за них – Закон України від 16.01.2014 № 723-VII – теж заслужено піддавався критиці [10, С. 118] за аналогічні порушення прав людини, що й призвело до його скасування вже через 2 тижні, на підставі Закону № 732-VII від 28.01.2014.

Інше принципове зауваження Конституційного Суду [8] щодо презумпції вини власника транспортного засобу в ст. 14-1 КпАП, яке проігнорував законодавець: ст. 14-2, вже не просто презюмує вину фізичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, у вчиненому на ньому порушенні, як колись ст. 14-1, а фактично запроваджує цілком новий для адміністративної відповідальності принцип об'єктивної (незалежно від вини) відповідальності фізичної особи або керівника юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб. Як влучно зауважив Олексій Кравчук: «Законодавець лише визначив, що за низку правопорушень відповідатиме не особа, яка їх вчинила, а особа, на яку зареєстровано транспортний засіб» [11]. Інший науковець, В. В. Введенська, висловила свій висновок ще більш прямо та лаконічно, назвавши запроваджений принцип: «покарати хоч кого-небудь» [10, 117]. Такий підхід притаманний цивільно-правовій відповідальності власників транспортних засобів, експлуатантів суден, повітряних суден, поширений він і в міжнародному праві, наприклад, відповідальність авіаперевізника за Монреальською конвенцією 1999 р. Але чи правомірно та необхідно поширювати принцип об'єктивної відповідальності на адміністративно-деліктне право? Даному «нововведенню» Конституційний суд в своєму рішенні від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 в пп. 4.3 [8] вже дав негативну оцінку. Також вважаємо слушною позицію Олексія Кравчука, що підстави звільнення від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені ч. 1 ст. 279-3 КпАП, є недостатніми [11]. Більше того, на нашу думку, положення ч. 1 ст. 279-3 КпАП штучно звужують можливості особи довести свою невинуватість у правопорушенні, передбачаючи лише дві такі підстави: 1) особа надала документ, який підтверджує, що до моменту вчинення правопорушення транспортний засіб вибув з її володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, (тут треба погодитись з точкою зору колег, що цей перелік варто доповнити фразою «на підставі рішення суду» [12, С. 95]) або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать їй транспортному засобу; 2) особа, яка керувала транспортним засобом на момент вчинення

зазначеного правопорушення, звернулася особисто до органу (посадової особи), уповноваженого розглядати справи про адміністративні правопорушення, 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.

Неважко помітити, що такий порядок «звільнення від адміністративної відповідальності» особи, яка фактично не вчиняла дане адміністративне правопорушення, по суті є не звільненням від відповідальності особи, яка і так не винна у вчиненні проступку, а є перекладенням обов'язку знайти, довести й притягнути винного водія до відповідальності з «плечей» держави на «плечі» власника транспортного засобу чи керівника юридичної особи. Як неодноразово наголосив в п. 4 свого рішення [8] Конституційний суд, юридична відповідальність особи має індивідуальний характер (частина 2 статті 61 Конституції України). Особа не може нести відповідальність, піддаватись стягненню за діяння, яке вона не вчиняла, яке вчинила інша особа. Адже «адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення...» (ст. 23 КпАП [5]). Адміністративні стягнення застосовуються «за вчинення адміністративних правопорушень» [5]. «Адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність...» (ч. 1 ст. 9 КпАП [5]), а не факт реєстрації транспортного засобу на певну особу, який без доведення факту вчинення діяння (порушення правил дорожнього руху під час керування транспортним засобом), не може бути достатньою підставою для автоматичного притягнення до відповідальності. Саме доведеність усіх ознак адміністративного правопорушення є єдиною підставою для притягнення правопорушника до відповідальності. Якщо не доведена хоча б одна з ознак правопорушення, особа не може бути притягнута до відповідальності. А в випадку ст. 14-2 та 279-3 КУпАП, закон по суті звільняє Національну поліцію від обов'язку доводити як факт протиправної поведінки суб'єкта правопорушення так і його вину, що для нашого законодавства є безпрецедентним. Слід погодитись з Олексієм Кравчуком: «...такі зміни порушують два важливі конституційні принципи: презумпцію невинуватості і право не давати пояснення чи показання щодо себе» [11].

Серед позитивних тенденцій відмітимо нову 2017 року редакцію статті 14-2, яка скасувала запроваджену в 2015 році відповідальність юридичних осіб за подібні проступки. Хоча, на нашу думку, сама по собі адміністративна відповідальність юридичних осіб давно не є новиною для вітчизняного законодавства, однак Конституційний Суд України в 2008 році цілком слушно зауважив, що в КУпАП 1984 р. вона не вписується. Але не можна назвати вдалим той спосіб, у який законодавець вирішив проблему, визначивши, що адміністративну відповідальність «несе відповідальна особа - фізична особа або керівник юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб» [5]. Цим держава по-суті делегувала керівникам юридичних осіб свої функції щодо встановлення особи, винної у правопорушенні. Але стаття 280 КУпАП однозначно вказує на обов'язок посадової особи при розгляді справи про адміністративне правопорушення з'ясувати чи було вчинено адміністративне

правопорушення та чи винна ця особа в його вчиненні. Як неодноразово підкреслював у своїх постановках Верховний Суд України, в силу принципу презумпції невинуватості, що підлягає застосуванню у справах про адміністративні правопорушення, всі сумніви щодо події порушення та винності особи, що притягується до відповідальності, тлумачаться на її користь, недоведені подія та вина особи мають бути прирівняні до доведеної невинуватості цієї особи [13].

Заради об'єктивності зазначимо, що у вітчизняній науці існують і інші точки зору. Так, В.М. Бесчастний, В.В. Брянцев, А.В. Червінчук вважають застосування засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху правомірним та таким, що не порушує прав і основоположних свобод людини [14, С. 23]. Цю думку, з певними застереженнями (за умови усунення вказаних ними недоліків), поділяють також О. В. Константий [15, С. 123], М. Ю. Веселов, А. А. Маммедова [12, С. 95] та інші.

Отже, питання правомірності ст. 14-2 та ст. ст. 279-3 КпАП розділило вітчизняних науковців, що його досліджували, на три «табори»: ті, хто повністю підтримав дане нововведення та не вбачає в ньому жодних порушень прав і свобод людини; ті, хто, підтримуючи в цілому, критикує та пропонує усунути лише окремі недоліки; і нарешті ті науковці, які так чи інакше обґрунтовують необхідність значної переробки змісту ст. 14-2 та ст. ст. 279-3 КпАП, вважаючи, що в нинішньому вигляді вони суперечать основам конституційного правопорядку. При цьому, прямо не заперечуючи потребу держави в адміністративній відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, деякі відомі вчені слушно, на нашу думку, ставлять під сумнів «ефективність такого контролю», вказуючи на більш ефективні засоби, такі як «обов'язкове обладнання автомобілів, задіяних у пасажирських перевезеннях, різними видами відеофіксаторів, своєрідними «чорними ящиками»» [17, С. 115]. На думку науковців: «Такі технічні прилади дозволяють точно встановити, порушував водій правила дорожнього руху чи ні» [17, С. 115]. Серед основних недоліків існуючої в Україні системи автоматичної фіксації правопорушень, на які вказують науковці, є 1) об'єктивна неможливість на даний момент: «обладнати відеокамерами всі існуючі перехрестя» (а перехрестя потребує більш ніж однієї камери) - отже, «на неконтрольованих перехрестях порушення фактично будуть легалізованими»; 2) нездатність наразі відеокамер визначати особу порушника [17, С. 115]. Погоджуючись з вищенаведеними слушними зауваженнями, до того ж мусимо відмітити, що сьогодні більшість водіїв має можливість отримувати інформацію від мобільних додатків щодо розташування відеокамер та радарів поліції, що працюють в автоматичному режимі. Наразі ці аргументи важко спростувати, отже проблема далека від свого вирішення.

Висновки. Сама по собі така новела, як фіксація порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі, а також фіксація в режимі фотозйомки (відеозапису) порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, на наш погляд, може бути корисною з точки зору зменшення латентності порушень правил дорожнього руху. Зокрема в країнах

Євросоюзу фіксація порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі після 2003 р. стала звичайною практикою. Але як слушно зазначає в своїй дисертації 2012 р. О. В. Литкін, розвинуті інформаційні системи, що створені та успішно функціонують в ряді зарубіжних країн, дозволяють притягати до відповідальності дійсно винну особу, а не власника транспортного засобу [6, С. 17] (*переклад з російської мови мій*). Нажаль, Україна поки не може похвалитись «розвинутими інформаційними системами», тому запроваджувати вдалий західний досвід слід враховуючи реальний рівень розвитку інформаційних систем у нашій країні. Спосіб же, який обрав вітчизняний законодавець, хоч і є найбільш швидким, втім, на наше переконання, не є правильним. Попередні спроби прищепити передовий досвід Європейського Союзу в сфері боротьби з порушеннями дорожнього руху до радянського КпАП 1984 року та при цьому забезпечити верховенство права, повагу прав і свобод людини, вже виявились невдалими. Виходячи зі змісту рішення Конституційного Суду [8], такі нововведення як об'єктивна відповідальність (незалежно від вини) власника транспортного засобу, а також необхідність доводити свою невинуватість, а також доводити винуватість іншої особи, можуть поставити під сумнів наріжні конституційні принципи правової держави. На нашу думку, за своїм правовим інструментарієм радянський КпАП 1984 року явно не розрахований на такі новели – ми повністю поділяємо точку зору науковців [17, С. 117], які обґрунтовують необхідність заміни чинного КУпАП якісно новим, розробленим на основі Конституції України та міжнародних конвенцій про права людини, кодексом. Також новий кодекс повинен, на наше переконання, визначати гарантії дотримання прав власників транспортних засобів, в першу чергу презумпції невинуватості (для фізичних осіб), при притягненні їх до відповідальності. А поки новий кодекс не прийнято, відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису) доцільніше було б передбачити в окремому законі (в законах Про Національну поліцію, Про дорожній рух), а не в чинному КУпАП 1984 р., зміст Загальної частини якого, на наш погляд, не відповідає положенням ст. 14-2 та ст. ст. 279-3.

В іншому випадку у ст. 279-3 КпАП, на наше переконання, необхідно передбачити, що фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, не підлягає відповідальності, якщо буде встановлено, що на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа. Адже притягнення особи до адміністративної відповідальності можливе лише за наявності факту адміністративного правопорушення та вини особи у його вчиненні, яка підтверджена належними доказами.

Література:

1. Цивільний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40-44. Ст. 356.

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Закон України від 14 липня 2015 року № 596-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2015. № 39. Ст. 372.
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів. Закон України від 21 грудня 2017 року № 2262-VIII. Відомості Верховної Ради України. 2018. № 15. Ст. 120.
4. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X. Відомості Верховної Ради УРСР. 1984. Додаток до № 52. Ст. 1122.
6. Лыткин А.В. Производство по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с использованием результатов применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме : автореф. дис. на соискание учёной степени кандидата юридических наук : 12.00.14 «Административное право, финансовое право, информационное право»; Моск. ун-т МВД РФ. Москва, 2012. 25 с.
7. Філіппов А.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, в контексті прав людини. Правова держава. 2016. № 21. С. 67-73.
8. Рішення Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 за конституційним зверненням громадянина Багінського Артема Олександровича щодо офіційного тлумачення положень частини першої статті 14-1 Кодексу України про адміністративні правопорушення (справа про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху). Офіційний вісник України. 2010. № 101. Ст. 3639.
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI. Відомості Верховної Ради України. 2009. № 10-11. Ст. 137.
10. Введенська В. В. Адміністративно-правовий механізм притягнення до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Право і суспільство. 2014. № 1.2. С. 116-119.
11. Кравчук О. Аналіз змін до правил безпеки дорожнього руху з 07 листопада 2015 р. Веб-сайт Інформаційний портал «Бухгалтер 24» URL: <http://www.buh24.com.ua/analiz-zmin-do-pravil-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-z-07-listopada-2015-g/> (дата звернення: 10.02.2021)
12. Веселов М. Ю., Маммедова А. А. Спірні 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.

13. Постанова Верховного Суду України від 8 липня 2020 року по справі №463/1352/16-а, адміністративне провадження №К/9901/21241/18. Єдиний державний реєстр судових рішень. Інформаційно-правова електронна база. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90264746> (дата звернення: 10.02.2021).
14. Бесчастний В.М., Брянцев В.В., Червінчук А.В. Перспективи впровадження адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. ДЮІ МВС України. Кривий Ріг, 2018. 44 с.
15. Константи́й О. В. Правове регулювання притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису). Підприємництво, господарство і право. 2020. № 11. С. 120-125.
17. Гусаров С. М., Комзюк А. Т., Салманова О. Ю. Деякі актуальні проблеми реформування інституту адміністративної відповідальності. Форум права: електрон. наук. фахове вид. 2017. № 5. С. 112–119. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2017_5_17.pdf (дата звернення: 10.02.2021)