

**Гончарук Лідія Юрїївна**

*кандидат юридичних наук, доцент кафедри адміністративного та фінансового права  
Національний університет біоресурсів і природокористування України*

**Гончарук Лидия Юрьевна**

*кандидат юридических наук, доцент кафедры административного и финансового права  
Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины*

**Goncharuk Lidiya**

*Candidate of Legal Sciences, Associate Professor  
of the Department of Administrative and Financial Law  
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine*

**Носач Сергій В'ячеславович**

*магістр 2-го року навчання юридичного факультету  
Національного університету біоресурсів і природокористування України*

**Носач Сергей Вячеславович**

*магистр 2-го года обучения юридического факультета  
Национального университета биоресурсов и природопользования Украины*

**Nosach Sergiy**

*Master's Degree in the second year of study, Faculty of Law of the  
National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine*

## **ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У ЗАСТОСУВАННІ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

## **ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН В ПРИМЕНЕНИИ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

## **THE EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES IN THE APPLICATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR VIOLATIONS IN ROAD SAFETY**

**Анотація.** У статті здійснено аналіз зарубіжного досвіду, щодо регулювання питань адміністративної відповідальності за правопорушення на автомобільному транспорті. Розкрито законодавство держав Східної Європи, які найбільш схожі на правову систему України. Проведено комплексне наукове дослідження адміністративної відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух, її особливостей, а також удосконалення шляхом запозичення досвіду зарубіжних країн і внесення змін і доповнень до правових актів позитивно вплине на розвиток транспортно-дорожнього комплексу України та сприятиме укріпленню безпеки дорожнього руху як складової національної безпеки. Зроблено висновок щодо необхідності запозичення досвіду зарубіжних країн стосовно: видів адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху; розмірів адміністративних штрафів; запровадження системи нарахування штрафних балів; застосування комбінації з різних санкцій; стягнення штрафу на місці скоєння адміністративного правопорушення; встановлення покарання за найнебезпечніші порушення правил дорожнього руху у вигляді тюремного ув'язнення; законодавчого закріплення довічного позбавлення права на керування транспортними засобами; вдосконалення технічних засобів організації та нагляду за дорожнім рухом тощо.

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху, дорожній рух, правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, адміністративна відповідальність.

**Аннотация.** В статье осуществлен анализ зарубежного опыта, по регулированию вопросов административной ответственности за правонарушения на автомобильном транспорте. Раскрыто законодательство государств Восточной Европы, которые наиболее похожи на правовую систему Украины. Проведено комплексное научное исследование административной ответственности за нарушение законодательства о дорожном движении, ее особенностей, а также совершенствование путем заимствования опыта зарубежных стран и внесении изменений и дополнений в правовые акты положительно повлияет на развитие транспортно-дорожного комплекса Украины и будет способствовать укреплению безопасности дорожного движения как составляющей национальной безопасности. Сделан вывод о необходимости заимствования опыта зарубежных стран по: видам административных взысканий за нарушение правил дорожного движения; размеров административных штрафов; внедрение системы начисления штрафных баллов; применение комбинации из различных санкций; взыскания штрафа на месте совершения административного правонарушения; установление наказания за опасные нарушения правил дорожного движения в виде тюремного заключения; законодательного закрепления пожизненного лишения права на управление транспортными средствами; совершенствование технических средств организации и надзора за дорожным движением и тому подобное.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, дорожное движение, правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, административная ответственность.

**Summary.** In the article an analysis of foreign experience, concerning the regulation of issues of administrative liability for violations in road transport. Legislation of the states of Eastern Europe, which is most similar to the legal system of Ukraine, is revealed. The complex scientific research of administrative responsibility for violation of the legislation on road traffic, its features, as well as improvement by borrowing experience of foreign countries and making changes and additions to legal acts will have a positive effect on the development of the transport and road complex of Ukraine and will promote the strengthening of road safety as a component of the national security. The conclusion is drawn on the necessity of borrowing experience of foreign countries regarding: types of administrative penalties for violation of traffic rules; the size of administrative fines; introduction of a system of calculation of penalty points; application of a combination of various sanctions; charging a fine at the place of commission of an administrative offense; punishment for the most dangerous violations of the traffic rules in the form of imprisonment; legislative fixing of the lifetime deprivation of the right to drive vehicles; improvement of technical means of organization and supervision of traffic, and so on.

**Key words:** traffic safety, traffic, offences in the field of traffic safety, administrative responsibility.

**Постановка проблеми.** Узагальнення практики правозастосовних органів свідчить про те, що виникають певні труднощі у застосуванні норм про адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Це обумовлено низкою недоліків в конструюванні правових норм в зазначеній сфері, у розумінні об'єктивних і суб'єктивних ознак, а також відсутності єдності у наукових рекомендаціях і висвітлення важливих питань.

Вирішення зазначених та інших питань, потребують застосування ще й порівняльно-правового аналізу вітчизняного та зарубіжного законодавства, в їх співвідношенні, проблем і тенденцій.

Нагальна потреба вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язується з зростанням в Україні дорожньо-транспортного травматизму, який значно перевищує показники більшості країн світу. Недотримання правил поведінки на автомобільних шляхах є дуже серйозною загрозою для життя та здоров'я громадян, що зумовлює підвищену увагу з боку держави, а також суспільства на випадки порушень правил дорожньої дисципліни учасниками дорожнього руху. Тому на сьогоднішній

день пріоритетним завданням для суспільства, яке вирішується на державному рівні, є забезпечення безпечних умов дорожнього руху.

І саме тому виникла потреба в більш детальному дослідженні змісту проступків у сфері дорожнього руху, а також особливостей застосування заходів адміністративної відповідальності за їх скоєння та внесення на розгляд пропозицій щодо змінення і доповнення до чинного законодавства з метою підвищення ефективності реалізації адміністративної відповідальності у цій сфері.

У контексті сказаного потрібно вдосконалювати законодавство України про адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху з застосуванням зарубіжного досвіду, але вдосконалення повинно відбуватись таким чином, щоб залишити позитивні аспекти національного законодавства.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичною базою для проведення даного дослідження стали наукові роботи таких вчених, як: О. А. Банчук, А. В. Гаркуша, Т. О. Гуржій, В. І. Жулеов, Р. І. Михайлов та ін.

Мета статті (постановка завдання). Мета дослідження полягає в тому, щоб на основі аналізу наукових джерел, узагальнити нормативно-правовий матеріал

та правозастосовчу практику і застосувати обґрунтовані підвалини зарубіжного досвіду адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а також виробити пропозиції та рекомендації щодо практичного вдосконалення національного законодавства.

**Виклад основного матеріалу.** Одним із засобів забезпечення безпеки дорожнього руху є дієвий механізм притягнення до адміністративної відповідальності правопорушників дорожньої дисципліни.

Як і в нашій державі, так і в інших країнах щодо водіїв-порушників правил дорожнього руху передбачені різні покарання. На відміну від вітчизняних, зарубіжні заходи покарання за суворістю та змістом направлені на підвищення дисципліни та безпеки дорожнього руху.

Покарання і штрафи за порушення правил дорожнього руху в кожній країні різні, але завжди керуються одним і незмінним принципом покарання: сплативши за певне порушення штраф, у правопорушника знижується бажання порушувати ПДР знову. У більшості країнах світу застосовуються фіксовані штрафи (тобто штрафи встановленого розміру), які накладаються правоохоронними органами. Також за деякі порушення штрафи встановленого розміру можуть стягуватись на місці скоєння порушення (у Франції, Німеччині та Швеції). Розмір штрафу інспектор може встановити на місці та виписати відповідну штрафну квитанцію.

В інших випадках розмір штрафу визначає суд. У деяких країнах (Фінляндія, Швеція та ін.) встановлені правила денного штрафу (тобто денні тарифи). За умовами цих правил сума штрафу залежить від виду порушення, фінансового стану, щомісячного доходу, психологічного стану, стажу водія та інших даних порушника.

В Україні судові органи розглядають справи про порушення ПДР або у разі ухилення від сплати штрафу, або у разі грубих порушень, що мали серйозні наслідки. У Великобританії діють встановлені фіксовані штрафи у розмірі 20 або 40 фунтів стерлінгів, тому порушники караються зазвичай відповідно до судових рішень, винесених судами в одноособовому порядку без необхідності присутності порушника. У Німеччині фізична особа у разі вчинення проступку, щодо порушення безпеки дорожнього руху сплачує штраф від 5 до 1000 євро, а юридична особа — не більше 500 тис. євро (у разі необережного порушення) або 1 млн. євро (у разі навмисного порушення) [1, с. 27–28].

В нашій країні той, хто після порушення правил дорожнього руху отримав повідомлення про сплату грошового штрафу, повинен у двотижневий термін оплатити його або опротестувати. Цей термін обчислюється з моменту доставки повідомлення поштою. У разі невчасної оплати штрафу розмір його у більшості країн автоматично збільшується. Якщо ж оплату штрафу за

незначне порушення проведено оперативно (в короткий термін), порушнику може бути, як заохочення, повернено частину штрафної суми (США). У деяких країнах у повідомленні про необхідність оплати штрафу зазначаються конкретні терміни, які також можуть бути різними: у Великобританії — до 28 днів, Японії — до 10 днів, Швеції, відповідно до закону про стягнення штрафів, — до 2 років.

У Норвегії за перевищення встановленої швидкості інспектор має право оштрафувати водія у межах 500 \$, у Турції п'яного водія, який встиг порушити одразу декілька пунктів Правил, можуть оштрафувати до 1000 \$, а в Австрії за розмову мобільним телефоном під час керування транспортним засобом водій має сплатити штраф у розмірі 300 євро. За порушення швидкісного режиму (перевищення встановленої швидкості) інспектор має право оштрафувати водія в Англії — 1500 \$, у Німеччині — до 500 євро, в США — до 150 \$, у Голландії — до 170 \$, в Україні — 255 гривень, у Росії — аж до позбавлення прав.

За проїзд на червоне світло штраф у Великобританії складає до 1800 \$, у Норвегії — 375 \$, у Франції — 760 євро, в Японії — 417 \$ або позбавлення волі з притягненням до виправних робіт на строк до 6 місяців, у Росії — позбавлення прав до півроку, в Україні штраф сягає позначки в 425 гривень. За порушення правил паркування штраф у Великобританії складає до 1000 \$, у Греції — 62 \$ і вилучення номерів, у Швеції — до 87 євро, у США — 35 \$, в Іспанії — 150 \$, у Голландії — 35 \$, у Франції — 15 \$, в Японії — 835 \$ та позбавлення прав до 6 місяців, в Україні штраф становить 255 гривень.

За керування у нетверезому стані: у Данії штраф складає 450 євро або позбавлення волі на строк від 14 днів до 10 років, в залежності від ступеня сп'яніння; у Сполучених Штатах — в середньому від 250 до 1000 \$ або позбавлення прав від 3 до 6 місяців, або позбавлення волі на строк від 1 доби до 1 року, а повторне порушення протягом 10 років для порушника обійдеться штрафом до 5000 \$ або тюремним ув'язненням від 48 годин до 5 років.

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 лишити водійських прав на певний термін. Наприклад, за проїзд на заборонений сигнал світлофору водія можуть не лише оштрафувати на 400\$, але і заключити до тюремного ув'язнення і залучити до виправних робіт на термін до півроку. За перевищення швидкості покарання застосовується залежно від тяжкості скоєного порушення (штраф у 800\$ вважається легким покаранням). Також можуть позбавити водійського посвідчення і назначити виправні роботи на строк до півроку.

В Японії взагалі покарання у вигляді тюремного ув'язнення застосовується за такі порушення правил дорожнього руху: 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) [134].

Не менш цікавим, із Європейських держав, на нашу думку, є також досвід Німеччини, де діють Федеральні закони, що регулюють дорожній рух, встановлюють загальні правила поведінки та відповідальності всіх учасників дорожнього руху.

Основним законом є *Strassenverkehrsgesetz* (Закон про дорожній рух), а також інші закони, що регулюють правові відносини у сфері дорожнього руху, реєстрації транспортних засобів, відповідальності осіб, що приймають участь у дорожньому русі тощо. Вони всі об'єднані у загальний документ *Strassenverkehrsrecht* (Право дорожнього руху) [207].

Взагалі за скоєння грубих порушень ПДР німецьким водіям не тільки виписують штраф, але й нараховують штрафні пункти, які вносяться до так званої центральної картотеки Федерального відомства автодорожнього транспорту. У його базі даних нараховуються близько 9 млн. оштрафованих водіїв. До картотеки заносяться всі штрафи від 40 євро. Штрафні пункти погашаються через два роки автоматично, якщо за вказаний період порушник не отримав нові пункти [22].

Неофіційний статус «краю найбезпечніших доріг у Європі» отримала Швейцарія завдяки зниженню смертності на дорогах у зв'язку з послідовною політикою держави у цій сфері та запровадженню цілеспрямованих заходів щодо відповідальності за порушення у сфері дорожнього руху. Окрім дорожньої поліції, за порядком у Швейцарії стежать за допомогою відеокамер та фотоапаратів, а у черговій частині підрозділів дорожньої поліції встановлена велика кількість моніторів, на яких відображено весь рух [5, с. 48].

В Швейцарії істотно зросли вимоги щодо безпеки транспортних засобів та учасників дорожнього руху: віднедавня автомобілі заборонено обладнувати відкидними сидіннями; всі мопеди, скутери та квадроцикли оснащуються засобами захисту від фронтальних зіткнень, а їх пасажери зобов'язані користуватися шоломами; незалежно від часу доби рух транспортних засобів дозволений тільки з увімкненими фарами; «поріг» вмісту алкоголю в крові водія знижено у півтора рази (з 0,8 до 0,5 пр.) [6, с. 31].

Посилилась і відповідальність за правопорушення. Сьогодні у Європі непристєбнутий пасок безпеки приблизно «коштує» винному 40 євро, проїзд на заборонний сигнал світлофора — 175 євро, керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння — мінімум 770 євро. Санкції кореспондуючих деліктних норм передбачають можливість вилучення транспортного засобу, позбавлення водійської ліцензії, громадських робіт. У разі систематичного ігнорування правил дорожнього руху збільшується не тільки розмір стягнень, а й вартість річного страхового полісу (таким чином, сумарні втрати злісних порушників транспортної дисципліни інколи сягають десятків тисяч євро) [7, с. 42].

Перевищення швидкості та проїзд на червоне світло фіксується радаром і підтверджується фотознімком. На світлофорах розміщені стаціонарні радари і фотоапарати, їх видно і про них відомо всім. У населених пунктах Європейських країн швидкість руху обмежена — 50 км/год, а на деяких ділянках і до 30 км/год. Поза межами населених пунктів обмеження залежить від законодавства кожної країни і становить 80–100 км/год. На автомагістралях, окрім Німеччини та Швейцарії, швидкість руху не повинна перевищувати 120, а у Франції 130 км/год [8, с. 64–65]. У Німеччині на автобанах немає обмежень швидкості руху (крім технічних характеристик транспортного засобу), тому стан таких доріг у Німеччині є ідеальним.

Такий вид стягнення, як позбавлення права керування транспортними засобами, застосовується в багатьох країнах щодо водіїв, які здійснили порушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, внаслідок чого сталася дорожньо-транспортна пригода або виникли передумови до її настання. У деяких країнах (Великобританія, Франція, Німеччина) перелік порушень, за які настає відповідальність у виді позбавлення права керування транспортними засобами, достатньо великий. У Данії, Норвегії, Швеції, США такий вид покарання застосовується, як правило, за вчинення дій, що мають підвищений ступінь суспільної небезпеки, наприклад: залишення місця дорожньо-транспортної пригоди і ненадання допомоги потерпілому, управління транспортним засобом у стані сп'яніння, ухилення від огляду на стан сп'яніння [9, с. 53–55].

У багатьох країнах, відповідно до законів про дорожній рух (Великобританія, Данія, Норвегія, США, Японія), відповідальність водія у вигляді тюремного ув'язнення настає за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. При цьому в Норвегії, залежно від рівня перевищення допустимої концентрації алкоголю в крові, водій притягується до відповідальності у вигляді позбавлення волі або з реальним, або з умовним відбуттям покарання. У Норвегії і США (у деяких штатах) за керування транспортними засобами у стані сп'яніння водій несе відповідальність у вигляді штрафу і тюрем-

ного ув'язнення одночасно. Так, коли на вимогу Дорожньої поліції американського міста Морган (штат Юта) водій, який керував гольф-каром у стані алкогольного сп'яніння, не зупинився, йому призначили покарання у вигляді тюремного ув'язнення на один рік [10, с. 29].

Вбачаючи безпосередній зв'язок між кількістю застосованих під час нагляду за дорожнім рухом засобів впливу та нещасними випадками на шляхах, Грен Шульг (США) увів поняття «індекс репресії» як показник роботи поліції. Він стверджує, що необхідний обсяг репресії може бути визначений шляхом посилення та розширення санкцій, що застосовуються до учасників дорожнього руху до того часу, поки число пригод суттєво не зменшиться [11, с. 63–65].

Досить високу ефективність в зарубіжних країнах набула автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху. Заслугує уваги досвід патрулювання і реагування на правопорушення на дорогах, який застосовує поліція США. У кожного патрульного автомобіль обладнаний за останнім словом техніки: дві відеокамери, два відеомагнітофона. Всі авто обладнані комп'ютерами. Отримавши сигнал про правопорушення, поліцейський за мить уже бачить, де саме скоєно порушення, бо має електронну карту міста. Таке оснащення дозволяє реагувати блискавично — впродовж декількох хвилин на місце скоєння злочину прибуває одразу кілька патрульних машин. Таку практику першим запровадив Департамент Нью-Йорка, назвавши її «теорією розбитої шибки». Тобто найдрібніше порушення громадського порядку — цілком достатній привід для виклику патруля. Американські правоохоронці все частіше виконують функції соціального захисту й підтримки населення [8, с. 80].

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** Враховуючи викладене вище, можна зробити висновок щодо необхідності запозичення досвіду зарубіжних країн стосовно: видів адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху (зокрема, систему адміністративних стягнень може бути доповнено такими заходами як обмеження, заборона або припинення діяльності суб'єкта господарювання); розмірів адміністративних штрафів (встановлюється здебільшого у розмірі реальної шкоди, а в деяких державах до суми реальної шкоди додається ще й майновий розмір наслідків, які ця шкода завдасть у майбутньому); запровадження системи нарахування штрафних балів (США, Канада, Великобританія); застосування комбінації з різних санкцій (наприклад, у Норвегії вилучення посвідчення водія застосовується як додатковий захід покарання в поєднанні зі штрафом і тюремним ув'язненням); стягнення штрафу на місці скоєння адміністративного правопорушення (Німеччина, Швеція, Швейцарія, Франція); встановлення покарання за найнебезпечніші порушення правил дорожнього руху у вигляді тюремного ув'язнення (Японія); законодавчого закріплення довічного позбавлення права на керування транспортними засобами (Данія, Норвегія); вдосконалення технічних засобів організації та нагляду за дорожнім рухом тощо.

Вважаємо, що вдосконалення законодавства України про адміністративну відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням зарубіжного досвіду має відбуватись таким чином, щоб зберегти позитивні аспекти надбання вітчизняної системи права.

### **Література**

1. Адміністративне деліктне законодавство: зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні / автор-упорядник О. А. Банчук. — К., 2007. — 912 с.
2. Правила дорожнього движіння в Японії [Електронний ресурс]. — Режим доступу до документа: [http://www.avtotut.ru/law/pdd\\_za\\_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/](http://www.avtotut.ru/law/pdd_za_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/)
3. Strassenverkehrsrecht — 3, aktualisierte Auflage-Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublik-deutschland), s 9–53.
4. Безопасность дорожнього движіння: опыт Германии [Електронний ресурс]. — Режим доступу до документа: <http://www.rondon.org/society-11112114049>
5. Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. — Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2007. — 210 s.
6. Roads accidents data: Switzerland (1998–2008). — Bern: DETEC, 2009. — 83 p.
7. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху — теоретико-правові та організаційні засади: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. — К, 2011. — 551 с.
8. Гаркуша А. В. Адміністративно-примусова діяльність підрозділів ДАІ: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Гаркуша Анатолій Володимирович. — Ірпінь, 2004. — 208 с.
9. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Р. І. Михайлов. — К., 2011. — 203 с.

10. Хлівний А. Гольф-кар швидший за поліцейські машини / А. Хлівний // Моменти. — 2008. — № 10 (26). — С. 29. Додаток до газети «Іменем Закону» № 44 (5638).
11. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В. И. Жулев. — М., Юр. лит. — 1989. — 222 с.

#### References

1. Administrative Tort law: international experience and proposals to reform Ukraine / authored by A. A. Banchuk. — К., 2007. — 912 p.
2. The rules of road movement in Japan [electronic resource]. — Access to documents: [http://www.avtotut.ru/law/pdd\\_zarubezhom/PDDusa/ChinaJapan/](http://www.avtotut.ru/law/pdd_zarubezhom/PDDusa/ChinaJapan/)
3. Strassenverkehrsrecht — 3, updated edition- Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Laws of the Federal Republic of Germany). — s. 9–53.
4. Road safety: the experience of Germany [Electronic resource]. — Mode of access to the document: <http://www.rondon.org/society-111112114049>
5. Streller M. Transport Security in Europe / M. Streller. — Zurich: The public publishing house, 2007. — 210 s.
6. Roads accidents data: Switzerland (1998–2008). — Bern: DETEC, 2009. — 83 p.
7. Gurzhiy T. state policy road safety — theoretical, legal and organizational basis: Dis. ... Doctor. Legal. Sciences: 12.00.07 / Gurzhiy Taras Oleksandrovych. — Kyiv, 2011. — 551 p.
8. A. Garkusha Administrative coercive activity units GAI: Dis. Candidate ... Legal. Sciences: 12.00.07 / Anatoliy Garkusha. — Irpen, 2004. — 208 p.
9. Mikhailov RI Providing administrative responsibility for violation of legislation on road safety in modern conditions: Dis. ... candidate. Legal. Sciences: 12.00.07 / RI Mikhailov. — К., 2011. — 203 p.
10. A. Hlivnyy Golf car faster than police cars / A. A. Hlivnyy // Moment. — 2008. — № 10 (26). — P. 29. The supplement to «name the law» № 44 (5638).
11. Zhulev VI. Prevention of traffic accidents / V. I. Zhulev. — М., Jurassic. Lit. — 1989. — 222 p.