

ЗАПОБІГАННЯ ДИТЯЧОМУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОМУ ТРАВМАТИЗМУ¹

PREVENTION OF CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES

Шрамко С.С., к.ю.н., ст. дослідник,

старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень

*Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса**Національної академії правових наук України*

Самойлова О.М., к.ю.н.

У статті визначаються напрями діяльності суб'єктів запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму. Виокремлені суб'єкти, які здатні безпосередньо вплинути на зменшення дитячому травматизму на дорогах. До таких суб'єктів, зокрема, відносяться органи місцевого самоврядування, патрульна поліція, автошколи, заклади освіти, батьки та громадські інституції. Наголошується, що органи місцевого самоврядування мають достатні повноваження для виконання своїх зобов'язань щодо забезпечення дорожнього руху. Системний підхід до розв'язання проблем організації безпеки дорожнього руху та підтримка ініціатив громадських інституцій сприятимуть зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками серед дітей.

Підкреслюється, що засади безпечної поведінки на дорогах мають закладатися в ранньому віці. Розвивається думка щодо необхідності введення до освітньої програми окремого предмету з поглибленого вивчення правил дорожнього руху. Зазначається, що до суб'єктів спеціального запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму відноситься Департамент патрульної поліції. Так, співробітниками поліції мають систематично проводитися профілактичні рейди з метою відслідковування аварійно-небезпечних ділянок; виявлятися об'єкти, що можуть завадити водію вчасно побачити дитину; здійснюватися правовиховна та просвітницька робота серед неповнолітніх.

Звертається увага на недоліки, що має існуюча система підготовки водіїв та прослідковується роль автошкіл у зниженні рівня дорожньо-транспортних пригод. Робиться висновок, що різноманітні махінації у процесі отримання водійських посвідчень призводять до того, що на дороги виїжджають невідготовлені водії, дії яких можуть нести загрозу життю та здоров'ю учасників дорожнього руху. Актуальним завданням є зниження корумпованості в системі навчання водіїв автотранспортних засобів та підвищення його якості.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, дитячий травматизм, запобігання дорожньо-транспортному травматизму, суб'єкти запобігання автотранспортним правопорушенням.

The article defines the directions of activity of subjects of prevention of child road traffic injuries. The subjects that can directly influence the reduction of child traffic injuries on the roads are singled out. These entities, in particular, include local governments, patrol police, driving schools, educational institutions, parents and public institutions. It is emphasized that local governments have sufficient powers to fulfill their obligations on road safety. A systematic approach to solving road safety problems and support for the initiatives of public institutions will help reduce the number of road accidents with serious consequences among children.

It is emphasized that the foundations of safe behavior on the roads should be laid at an early age. The opinion is developing on the need to introduce a separate subject on in-depth study of traffic rules into the educational program. It is noted that the subjects of special prevention of child road traffic injuries include the Patrol Police Department. Thus, police officers should systematically conduct preventive raids to monitor accidentally dangerous areas; identify objects that may prevent a driver from seeing a child in time; carry out legal education and awareness-raising work among minors.

Attention is drawn to the shortcomings of the existing driver training system and the role of driving schools in reducing the level of road accidents is traced. It is concluded that various frauds in the process of obtaining driver's licenses lead to the fact that untrained drivers take to the roads, whose actions can endanger the life and health of road users. The urgent task is to reduce corruption in the system of driver training and improve its quality.

Key words: road traffic accidents, child injuries, prevention of road traffic injuries, subjects of prevention of road traffic offenses.

Постановка проблеми. Щорічне збільшення кількості транспортних засобів, зростання інтенсивності дорожнього руху роблять дороги все більш небезпечними. Щороку внаслідок ДТП в країні гинуть тисячі осіб, кілька десятків тисяч стають інвалідами, втрати держави і суспільства обраховуються мільйонами гривень. Особливої уваги заслуговують ті дорожньо-транспортні пригоди, учасниками яких стають діти. Щороку в усьому світі в дорожніх аваріях гине понад 186 тисяч осіб віком до 18 років. Велика кількість зазнає різноманітних травм, що нерідко призводять до інвалідності. Згідно з вітчизняними статистичними даними останніх років, кожен 10 потерпілий на дорозі не досяг 18 років. Загалом протягом трьох років (2019 – 2021 рр.) на дорогах України загибло понад 500 дітей, а травмовано близько 12 тисяч [1].

Дослідниками встановлено, що першою і головною причиною смертності підлітків і молоді у віці 15-24 років є загибель під час ДТП, до того ж кожна третя дитина серед постраждалих у ДТП зазнає смерті, перебуваючи у статусі пасажирів [2, с. 2871]. Стає очевидним, що

необхідно проводити серйозну роботу, спрямовану на зниження тяжкості наслідків ДТП, у першу чергу шляхом запобігання їх виникненню. Така робота передбачає запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху з боку учасників дорожнього руху, які можуть спричинити тілесні ушкодження або загибель людей; запобігання недотримання ними вимог і приписів закону, а також зневаги як правилами загальної культури, так і правилами поведінки на дорогах; забезпечення чіткого розуміння дій в умовах дорожньо-транспортної обстановки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Кримінологічні аспекти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту розглядалися у роботах В. С. Батиргарєєвої, І. Г. Богатирьова, В. А. Мисливого, С. І. Нежурбіди, К. О. Полтави, а також на фундаментальному рівні розробляються науковцями відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України: В. В. Голіною, Б. М. Головкіним, Ю. Б. Данильченком, А. В. Калініною, М. С. Кисельовою, М. Г. Колодяжним, О. В. Новіковим, І. О. Хрис-

¹ Стаття підготовлена на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561

тич, С. В. Пановою. Попри вагомий внесок дослідників у розв'язання питань щодо запобігання дорожньо-транспортного травматизму та смертності, залишаються ті, що потребують окремої уваги.

Мета статті – визначити напрями діяльності суб'єктів запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму.

Виклад основного матеріалу. Серед суттєвих особливостей, що роблять дітей більш уразливими на дорозі, можна відзначити: 1) *фізіологічні*: невеликий зріст, через який дитина стає менш помітною для водія; короткий крок, а отже, триваліше знаходження у зоні ризику; у порівнянні з дорослими – вужче поле зору (приблизно на 10%) та збільшений розмір сліпої плями (в середньому на 2-3 см) [3, С. 84]; уповільнена реакція на небезпеку: якщо дорослому для обміркування ситуації та прийняття рішення потрібно чверть секунди, дитині знадобиться чотири [4, С. 50]; 2) *психологічні*: відсутність необхідних навичок, достатнього досвіду поведінки на дорозі; неспроможність у повній мірі оцінити дорожню обстановку, зокрема відстань до транспортного засобу, швидкість і напрям його руху; низький рівень здатності до прогнозування своїх дій; переоцінювання власних можливостей тощо.

Державою зроблено чимало кроків, спрямованих на зменшення дитячого дорожньо-транспортного травматизму, проте це питання і надалі залишається актуальним. Його вирішення необхідно починати із визначення кола суб'єктів, які здатні покращити ситуацію.

Серед суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху вагоме місце займають органи місцевого самоврядування, діяльність яких регламентована Законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про транспорт», «Про місцеве самоврядування в Україні» тощо. Відповідно до ст. 6 Закону України «Про дорожній рух» до повноважень міських та районних рад належить, зокрема: виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку; розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування міських і районних фондів, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячому дорожньо-транспортному травматизму; проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху; організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів; контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах тощо [5].

Відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» вулиці і дороги міст та інших населених пунктів є комунальною власністю і знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування. У ст. 19 цього Закону серед основних обов'язків органів місцевого самоврядування зазначено про забезпечення безперервних, безпечних, економічних та зручних умов руху транспортних засобів і пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів. Крім цього, згідно ст. 21 Закону органи місцевого самоврядування відповідають за: стан вулиць і доріг міст та інших населених пунктів відповідно до діючих норм, зокрема щодо безпеки руху транспортних засобів і пішоходів; якість робіт з проектування, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів; відшкодування збитків користувачам вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, що виникли через їх незадовільний стан, у порядку, визначеному законом, тощо [6].

На виконання ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» органи місцевого самоврядування приймають нормативно-правові акти з безпеки дорожнього руху, метою яких є зниження рівня дорожньо-транспортних пригод та тяжкості їх наслідків, створення безпечних умов для всіх учасників дорожнього руху, посилення координації між органами державної влади, органами місцевого самоврядування, громадськістю. Вони розраховані на невеликі строки та містять перелік конкретних заходів. Наприклад, рішенням Харківської міської ради Харківської області від 19.08.2020 № 2286/20 було затверджено «Програму підвищення безпеки дорожнього руху в м. Харкові на 2021-2025 роки». Серед основних завдань та заходів реалізації Програми значиться: приведення до належного технічного стану доріг, вулиць, залізничних переїздів, зупинок громадського транспорту, місць платного паркування та автостоянок; утримання в належному стані технічних засобів регулювання дорожнього руху; розробки та впровадження комплексних та локальних схем організації дорожнього руху на вулично-дорожній мережі міста для запобігання виникненню місць концентрації ДТП і затримки руху транспорту; організації пішохідних переходів, у тому числі із забезпеченням зовнішнього освітлення; здійснення інших заходів, пов'язаних зі створенням безпечних і комфортних умов для всіх учасників дорожнього руху тощо [7]. Зазначимо, що, на жаль, далеко не всі районні, міські, обласні ради приймають такі програми або перелічені в них заходи мають суто формальний характер і не виконуються через відсутність фінансування та налагодженої координації всіх уповноважених органів.

Незважаючи на існуючу недосконалість українського законодавства в сфері убезпечення дорожнього руху, органи місцевого самоврядування мають достатні повноваження для виконання своїх зобов'язань. Сумлінне, неухильне виконання цих зобов'язань та системний підхід до розв'язання проблем організації безпеки дорожнього руху, сприятимуть зниженню рівня аварійності та зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, у тому числі серед дітей. Зокрема, цього можна досягти при співпраці та підтримці ініціатив громадських інституцій. Наприклад, діяльність учасників ГО «Traffic Challenge» (Трафік Челендж) сфокусована на імplementації в Україну кращих світових практик у питаннях запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Головну увагу вони приділяють просвітницькій діяльності з безпеки руху серед молоді і дітей. Так, ними реалізований проєкт «Safety camp» - онлайн-табір для дітей з безпеки руху, завданням якого, зокрема є підготовка дітей до безпечного пересування вулицями та полегшення батькам функції контролю за дитиною шляхом формування у дітей усвідомленої безпечної поведінки та звичок, які захищають від ризиків на дорозі. Зважаючи на збільшення смертності дітей шкільного віку на дорогах України внаслідок вимкнення світла, цією організацією за підтримки управління патрульної поліції планується організувати пілотний проєкт із забезпечення школярів світловідбиваючими стрічками та прослідкувати який ефект буде досягнуто. За підрахунками керівника ГО «Traffic Challenge» Ольги Дробишевої ціна безпеки дитини коливається від 1 грн 20 коп. до 2 грн – це ціна стрічки світловідбивача. Отже, наведені ініціативи мали би бути підтримані й органами місцевого самоврядування для впровадження в закладах освіти.

Засади безпечної поведінки мають закладатися в самому ранньому віці, тому важлива роль у запобіганні ДТП за участю дітей належить батькам та освітнім закладам. Для того, щоб виховати грамотних та дисциплінованих учасників дорожнього руху недостатньо епізодичного проведення бесід, зокрема перед канікулами або на класному часі [8, с. 108]. В. А. Мисливий зазначив, що найважливішим чинником у вирішенні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху є підготовка його учасників.

Від їхньої свідомості, організованості та дисципліни багато в чому залежить рівень дорожньо-транспортної злочинності. У цьому зв'язку потрібне постійне вдосконалення ідейно-виховної роботи в трудових колективах, навчальних закладах і за місцем проживання громадян. До того ж, на думку вченого, існуючі форми навчання Правил дорожнього руху потребують перегляду. Перш за все необхідне не факультативне, а постійне навчання їм дітей у школах [9, с. 20]. Тому наразі назріла необхідність введення до освітньої програми окремого предмету з поглибленого вивчення ПДР, адже вміння прогнозувати розвиток ситуації на дорозі та приймати правильні рішення потребує знань не лише правил руху пішоходів, а й інших учасників, їх взаємодію тощо.

Багато в чому безпека дітей на дорозі залежить від їх батьків, які мають демонструвати власний приклад правильної поведінки. Починаючи з дошкільного віку слід формувати навички транспортної культури: переходячи проїжджу частину разом із дитиною пояснювати порядок дій при переході, коментувати різні ситуації, розповідати, що означає той чи інший дорожній знак, розмітка. Крім того, щоб дитина стала більш помітною для водіїв у темряві або в умовах обмеженої видимості, доцільно використовувати світловідбиваючі елементи, які прикріплюються до одягу, взуття, портфелю, улюбленої іграшки [8, с. 108].

Окремою категорією учасників дорожнього руху є діти-велосипедисти, тому, допускаючи дитину до велосипеда, батьки мають забезпечити її не тільки шоломом, флікерами, а й необхідними знаннями з безпеки руху та нагадати, що згідно ПДР рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам з 14 років.

Серед суб'єктів спеціального запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму особливе місце займають підрозділи Національної поліції, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правову роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення. До його завдань у розглядуваній сфері належить здійснення заходів із забезпечення дітей у процесі дорожнього руху шляхом проведення роз'яснювальної роботи, прищеплення практичних навичок поведінки на вулицях і дорогах та пропаганди дотримання правил дорожнього руху серед дітей. Крім цього співробітниками поліції мають систематично проводитися профілактичні рейди з метою відслідковування аварійно-небезпечних ділянок, виявлення неповнолітніх, які порушують правила перетину проїжджої частини.

З метою створення безпечних умов у місцях розташування дошкільних та загальноосвітніх закладів, співробітникам патрульної поліції разом із представниками дорожніх та комунальних служб доцільно проводити перевірки технічних засобів організації дорожнього руху (роботу світлофорів, нанесення дорожньої розмітки, встановлення додаткових дорожніх знаків, бар'єрних огорожень, пристроїв примусового зменшення швидкості, освітлення тощо), а також своєчасно виявляти об'єкти, які можуть завадити водію вчасно побачити дитину (рекламні конструкції, невірно припарковані автомобілі та ін.).

Серед чинників, що детермінують ДТП із тяжкими наслідками науковці виділяють поверховість працівників сервісних центрів МВС у перевірці професійних знань та вмінь осіб, що прагнуть отримати право на керування транспортом, корисливі зловживання під час виконання цих функцій та відповідних операцій [10, с. 691]. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, 9 з 10 пригод вчиняється з вини водіїв транспортних засобів [11], тому постає питання, які недоліки має існуюча система їх підготовки та як використати потенціал автошкіл для зниження рівня дорожньо-транспортних пригод.

Одна з причин низької якості підготовки та незнання правил дорожнього руху криється в неправомірному отриманні водійських посвідчень. В організації «Права без

хабарів» заявляють, що лише 10% осіб складають іспити та проходять навчання чесно [12], інші отримують посвідчення шляхом вчинення корупційних та шахрайських дій. Проблема корупції в механізмі отримання посвідчень водія зачіпає як автошколи, сервісні центри МВС, так і самих учнів. Її викорінення можливе тільки шляхом повного контролю над усім процесом підготовки – від навчання до отримання посвідчень, а також максимального виключення з цього механізму «людського фактору».

Ще однією причиною неякісної підготовки майбутніх водіїв є низький рівень кваліфікації інструкторів та викладачів автошкіл. В ідеалі спеціалісти з теоретичного та практичного навчання повинні окрім іншого мати певні педагогічні здібності. Однак нагомисть слід констатувати, що в Україні на сьогодні не існує спеціальних закладів, які б займалися підготовкою інструкторів та викладачів для автошкіл. Для проведення занять з навчання керуванню транспортними засобами спеціалісти повинні мати: освіту не нижче професійно-технічної, посвідчення водія на керування транспортними засобами відповідної категорії, документ, що підтверджує навички керування транспортним засобом відповідної категорії більше трьох років протягом останнього часу [13], а також скласти теоретичний та практичний іспити в Регіональному сервісному центрі МВС. При цьому, вказані іспити аналогічні тим, що складають звичайні автолюбители. Як бачимо, стати автоінструктором може практично кожен водій. Для того, щоб на місці автоінструкторів та викладачів не опинилися випадкові люди, необхідно посилювати вимоги до кваліфікації спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку водіїв транспортних засобів, та вводити до переліку таких вимог обов'язкове проходження спеціалізованих курсів або навчання в відповідних закладах, центрах тощо.

Окремої уваги та контролю потребує й сам процес навчання в автошколах. Існують випадки, коли навчання здійснюється за значно дешевшими цінами за рахунок суттєвого скорочення навчальної програми, годин з практичного водіння. Таке скорочення є недопустимим, оскільки свідчить про те, що майбутні водії не оволоділи достатньою мірою необхідними теоретичними знаннями та практичними навичками.

Зазначимо, що кожна автошкола має розробляти свої робочі програми і плани на основі Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України № 1045 від 6 жовтня 2021 р., яка чітко регламентує кількість навчальних годин для теорії та практики. Так, зокрема, 5 годин має виділятися для керування автомобілем на майданчику, 9 годин – на дорозі з високою інтенсивністю руху, ще 8 годин – для керування в особливих умовах (в темну пору доби, в умовах бездоріжжя та ін.). Однак, на жаль, далеко не всі автошколи дотримуються цих вимог.

Існує ще досить багато різноманітних махінацій у процесі отримання водійських посвідчень, які призводять до того, що на дороги виїжджають не підготовлені водії, чий дії можуть нести загрозу життю та здоров'ю учасників дорожнього руху. Зниження корумпованості в системі навчання, підвищення його якості на сьогодні є актуальним завданням, оскільки його досягнення має відіграти важливу роль у підвищенні безпеки на дорозі та зниженні дорожньо-транспортних пригод.

На думку вчених, досягнення високих зразків культурного використання дорожньої інфраструктури залежить й від рівня відповідальності учасників дорожнього руху за свої дії і самоконтролю, що змушує їх дотримуватися нормативних вимог. Із 2010 р. програмою підготовки водіїв передбачений розділ «Етика водія транспортного засобу», в межах якого здійснюється виховання майбутніх водіїв. На базі цього розділу (можливо і окремо), за пропозицією вчених, слід створити прикладний напрям культурології

у сфері дорожнього руху з метою формування у правосвідомості водія і взагалі свідомості громадян, у тому числі дітей, стійкої настанови на дотримання ПДР [14, с. 118].

Висновки. У цій статті нами виокремлені ті суб'єкти запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму, які, на нашу думку, безпосередньо можуть впли-

нути на зменшення цього явища. Вважаємо, що завдання щодо зменшення дитячого травматизму на дорогах потребує точкових заходів, які стануть можливими за умови налагодження зусиль органів місцевого самоврядування, патрульної поліції, установ із підготовки водіїв (автошкіл), батьків та громадських інституцій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Сайт МВС. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 01.11.2022 р.)
2. Batorygareieva V. S., Shramko S. S., Samoiloova O. M. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social-legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV, Issue 11 Part 2, November 2021. P. 2870–2876.
3. Одинець Т.Є. Вікова фізіологія : курс лекцій. Запоріжжя : КПУ, 2011. 136 с.
4. Птиця Г. Г., Дрокіна А. В., Морозов Є. О. Дослідження умов та ризиків пішохідного руху в зоні розташування дитячих навчальних закладів з позиції користувачів пішохідних переходів. *Безпека на транспорті – основа ефективної інфраструктури: Проблеми та перспективи* : матер. міжнар. науково-практ. конф. (26–27 листопада 2019 р.) Харків: ХНАДУ, 2019. С. 48–51.
5. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII, в редакції від 16.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 20.11.2022 р.)
6. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV, в редакції від 19.12.2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 20.11.2022 р.)
7. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР, в редакції від 17.06.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 18.11.2022 р.)
8. Самойлова О. М. Суб'єкти запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 107–109.
9. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда переходам : учеб. пособ. Киев : НИИРИО Киев. ВШ МВД СССР, 1990. 86 с.
10. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 2 : Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. 712 с.
11. Дослідження МВС щодо основних причин ДТП. URL: <https://forinsurer.com/public/06/03/02/2196> (дата звернення: 20.11.2022 р.)
12. Країна фейкових водіїв. URL: <https://www.unian.ua/society/krajina-fejkovih-vodijiv-novini-ukrajini-11639800.html> (дата звернення: 18.11.2022 р.)
13. Вимоги до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, затверджені наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України від 5 квітня 2016 р. № 255/369/132/344. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0672-16#Text> (дата звернення: 25.11.2022 р.)
14. Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук.пр. Харків : Право, 2022. Вип. 42. С. 113–121. DOI: 10.31359/2079-6242-2021-42-113.