

ГЕНЕЗИС НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

THE GENESIS OF REGULATORY AND LEGAL PROVISION OF ROAD TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF ROAD TRANSPORT IN UKRAINE

Рудик М.М., к.ю.н.,
викладач кафедри поліцейського права
Національної академії внутрішніх справ
rudikmm@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0003-1031-9982>

У статті на основі аналізу історичних джерел, нормативно-правових актів та досвіду правозастосування, здійснено періодизацію розвитку законодавства у зазначеній сфері. Наголошено, що в умовах побудови демократичної, соціальної, правової держави європейського рівня Україна переживає перехідний період, коли в усіх сферах життя суспільства відбуваються масштабні реформаторські процеси та все більш очевидними стають як позитивні результати змін, так і негативні явища й тенденції, які засвідчують складність, суперечливість і повільність руху країни до світових стандартів. Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, до якої належить розгалужена мережа автомобільного, залізничного транспорту й авіаційних сполучень, аеро- й морські порти, річкові термінали, вантажні митні термінали тощо, що створює передумови для задоволення потреб користувачів у наданні транспортних послуг і розвитку бізнесу.

Генезис безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні формувалася досить складно під впливом низки соціальних та системно-правових чинників, появи нового транспорту й охоплюється такими періодами: імперський (XVII ст. – поч. XIX ст.); радянський (1917–1990 р.); сучасний (1990 р. – 2001 р.) з виокремленням воєнного періоду (з 2015 р.). Така періодизація у повній мірі розкриває специфіку відношення влади до проблем безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за весь період становлення і розвитку держави і права України. Однак характерними рисами такого розвитку була непослідовність; фрагментарність; розрізненість; велика кількість джерел, які мали різне походження, неоднакову форму і відрізнялися різним змістом та історичним значенням. Головною же вадою було відсутність єдиного нормативного масиву транспортного законодавства й підходу до врегулювання відносин в частині кримінально-правової охорони транспортної галузі. У реальному житті, більшість положень нормативно-правових документів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху порушувалось, не завжди і не в повній мірі виконувалось, що підсилює актуальність дослідження і суспільно-науковий запит його проведення.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, автомобільний транспорт, нормативно-правовий акт, закон, органи правопорядку, кримінологічна політика, запобігання кримінальним правопорушенням.

In the article, based on the analysis of historical sources, normative legal acts and law enforcement experience, the periodization of the development of legislation in the specified area was carried out. It was emphasized that in the conditions of building a democratic, social, legal state of the European level, Ukraine is going through a transition period, when large-scale reform processes are taking place in all spheres of social life, and both positive results of changes and negative phenomena and trends are becoming more and more obvious, which testify to the complexity, the inconsistency and slowness of the country's movement towards world standards. The transport sector is one of the basic sectors of the economy, which includes an extensive network of road, railway transport and aviation connections, air and sea ports, river terminals, cargo customs terminals, etc., which creates prerequisites for meeting the needs of users in the provision of transport services and business development.

The genesis of road traffic safety and the operation of road transport in Ukraine was formed quite complexly under the influence of a number of social and systemic and legal factors, the emergence of new transport and is covered by the following periods: imperial (XVII century - beginning of the XIX century); Soviet (1917–1990); modern (1990 - 2001) with the exception of the war period (since 2015). Such a periodization fully reveals the specifics of the government's attitude to the problems of road traffic safety and transport operation throughout the entire period of formation and development of the state and law of Ukraine. However, this development was characterized by inconsistency; fragmentation; diversity; a large number of sources that had different origins, different forms and differed in different content and historical significance. The main drawback was the lack of a single regulatory body of transport legislation and an approach to the regulation of relations in the area of criminal law protection of the transport sector. In real life, most of the provisions of regulatory documents regarding road safety were violated, not always and not fully implemented, which strengthens the relevance of the research and the socio-scientific demand for its implementation.

Key words: road safety, road transport, regulatory act, law, law enforcement agencies, criminological policy, prevention of criminal offenses.

Постановка проблеми. У статті 3 Конституції України визначено головний принцип політики держави в галузі забезпечення прав людини і громадянина, а саме: «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави» [1].

У надскладних умовах сьогодення, в умовах побудови демократичної, соціальної, правової держави європейського рівня Україна переживає перехідний період, коли в усіх сферах життя суспільства відбуваються масштабні реформаторські процеси та все більш очевидними стають як позитивні результати змін, так і негативні явища й тенденції, які засвідчують складність, суперечливість і повільність руху країни до світових стандартів.

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, до якої належить розгалужена мережа автомобільного, залізничного транспорту й авіаційних сполучень, аеро- й морські порти, річкові термінали, вантажні митні термінали тощо, що створює передумови для задоволення потреб користувачів у наданні транспортних послуг і розвитку бізнесу. У цій галузі ключова роль належить автомобільному транспорту, адже кількість автомобілів на автошляхах України зросла майже в п'ять разів і на сьогодні автомобільна транспортна система країни налічує понад 10 млн транспортних засобів, серед яких 7 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів і понад 840 тис. одиниць мототранспорту. У Законі України «Про дорожній рух» (1993 р.) який є базовим нормативно-правовим актом і регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки [2].

Водночас, через брак чітких стратегічних орієнтирів державна діяльність у сфері забезпечення безпеки дорож-

нього руху (БДР) та експлуатації автомобільного транспорту набула безсистемного й неузгодженого характеру, тому потрібно формувати нову кримінологічну політику безпеки дорожнього руху в цій сфері, котра матиме комплексний міжгалузевий характер, конкретні вимірні цілі, базуватиметься на системі планових документів, підкріплюватиметься дієвим правовим механізмом запобігання кримінальним правопорушенням, буде складником єдиної політики національної безпеки на основі вивчення й врахування історико-правового доробку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту досліджено в роботах С. В. Бабаніна, В. В. Бесчастної, М. Ю. Веселова, С. В. Гізімчука, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, О. О. Звоненко, Я. В. Матвійчук, О. Л. Міленіна, М. А. Микитюка, В. А. Мисливого, В. Ю. Назарова, А. М. Подоляки, О. Ю. Салманової, Є. В. Скрипи, А. О. Собакаря, Л. І. Сопільник, В. В. Хейлика, Х. П. Ярмакі та ін. Однак в нинішніх умовах актуалізується потреба у формуванні суттєво оновленої моделі забезпечення БДР та експлуатації транспорту в контексті реалізації державної безпекової політики, що має ґрунтуватися на історичних засад її становлення й розвитку.

Мета статті – визначити етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні.

Виклад основного матеріалу. Проблематика забезпечення БДР була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. Цивілізоване суспільство не може існувати без належного задоволення соціальної потреби в просторовому переміщенні засобами автомобільного транспорту. Дорожній рух як соціальна система є первісно небезпечним, заздалегідь аварійним явищем, пов'язаним із автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки. Саме аварійність є показником ефективності державного управління у сфері організації діяльності із забезпечення БДР. В Україні таку діяльність проводять поєднані в єдину соціальну систему органи виконавчої влади всіх рівнів, правоохоронні органи та окремі галузі народного господарства (автомобілебудування, дорожнє господарство, комунальне господарство, освіта, охорона здоров'я, засоби масової інформації тощо), чільне місце серед яких відводиться НПУ, зокрема Департаменту патрульної поліції [3].

Актуальність проблеми забезпечення БДР зумовлюється інтенсивним збільшенням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, та ускладненням вимог до осіб, які управляють ними. Небачені потужності, швидкості та рушійна потенція техніки, що використовується, супроводжуються інтенсифікацією психічної діяльності людини. Усе це при обмежених психофізичних можливостях людини зумовлює зростання ймовірності вчинення автотранспортних правопорушень [4, с. 159].

З IX ст. починається значне розширення мережі не тільки внутрішніх, родових і міжродових сухопутних шляхів, а й міжродових та міжнародних торгових шляхів по території України. Складається система сухопутних шляхів сполучення, а дороги стали набувати статусу державної справи, яка повинна і регулюватися державним управлінням. Першим документом такого регулювання є одна із статей першого кодексу законів Стародавньої Русі, який був започаткований Ярославом Мудрим у 1015 р. Стаття ця іменувалась «Урок мостникам» і мала безпосереднє відношення до дорожньої справи, тому що «мостники» – загальне визначення всіх майстрів по будівництву і ремонту мостів і мостових, тобто перших у нашій історії дорожніх будівельників. Стаття, до речі, регулювала вартість робіт по влаштуванню опор і помостів дерев'яних мостів [5]. Ця стаття дещо коригувалась,

уточнювалась онуком Ярослава Володимиром Мономахом у 1113 р., а в 60-х роках XIII ст. праправнук Володимира, князь Ярослав Ярославович, що княжив у Великому Новгороді, склав Статут, присвячений замоцненню міських вулиць і під'їзних доріг. Положення цього Статуту щодо обов'язкової участі всього населення, навіть князя, в оплаті робіт та матеріалів для покриття доріг і будівництва мостів, тобто загальна дорожня повинність, були характерними для всіх земель Київської Русі. І, нарешті, до тих часів відносяться перші згадки в літописах про спеціальних посадових осіб «мостників» та «осьминників», які відали питаннями управління дорогами та мостами. Тільки за наявності цих осіб міг реалізуватися наказ князя Володимира: «теревите пути и мостите мосты», а також поява в законодавстві Київської Русі згаданих «Урока мостников» та «Устава Ярослава князя о мостах» [6].

Отже, сухопутні шляхи Київської Русі хоч і були слабо упорядкованими ґрунтовими дорогами, але їхнім станом у поселеннях та найбільш стратегічних напрямках уже почало опікуватися суспільство. Тоді, коли межі України рухалися на південь, з виявом нових міст і поселень з'являлися і нові дороги, які, поєднуючись зі старими напрямками, формували дорожню мережу країни. Багато цих доріг увійшло до сучасної мережі автомобільних доріг України. Посилювалась увага держави до доріг і місцева влада почала навіть звітувати про стан доріг і виконання наказів щодо його поліпшення [7].

Сучасна система забезпечення БДР була закладена на теренах України з виявом першого гужового транспорту (кін. XVII ст.), коли питання забезпечення БДР уперше стали об'єктом правового регулювання, а середина XVIII ст. знаменувалась виявом значної кількості міських кінних перевезень. На той час Україна була частиною Російської імперії, а тому період розвитку правового статусу учасників дорожнього руху в Україні у зазначений проміжок часу можна назвати етапом розвитку правового статусу учасників дорожнього руху у період входження України до складу Російської імперії (XVIII – поч. XX ст.) [8].

Так, у Зводі Законів установлені правила користування дорогою для мешканців поселень, ямщиків та перевізників; дороги поділяються на п'ять класів: 1) головного сполучення; 2) більших сполучень; 3) звичайних поштових сполучень з губернії до губернії; 4) повітових поштових та торгових сполучень; 5) сільські та польові [9]. Усі дороги утримуються за рахунок Головного Управління Шляхів сполучення та Приватних Будинків. До доріг головного сполучення належало й Київське шосе у двох напрямках: від Києва до Бресту та від Києва до Орла, а шосе – Могильов, Чернігів, Київ називалося Київським. Необхідно зазначити, що шосейні дороги, які підпорядковувалися Міністерству шляхів сполучення, поділялися на два види: шосе державного значення та шосе місцевого значення. Загальні повітові, губернські, ґрунтові, поштові, торгові та військові дороги утримуються за рахунок земських повинностей, під керівництвом Губернських будівельних та дорожніх комісій і Повітових дорожніх комісій [9].

Систематична діяльність уряду в галузі шляхів сполучення почалась ще за часів І. Мазепи. 1718 року була створена Комерц-Колегія, яка, поряд із торгівлею, займалась водними шляхами та ґрунтовими дорогами, у 1802 р. Олександр I видав Указ «Про заборону швидкої їзди», який вперше на законодавчому рівні визначив відповідальність за порушення правил руху гужового транспорту не тільки візника, а й власника екіпажу, а також встановив такі заходи впливу: відсилка до гамівного будинку, конфіскація коня, штраф (тільки у разі необхідності лікування постраждалого від пригоди) [10].

Уперше відповідальність за порушення у сфері БДР установлено у 1845 р. прийнятим «Уложением о наказаниях уголовных и исправительных» й лише при вчиненні ДТП з тяжкими наслідками, а також при ушкодженні покриття

вулиць чи доріг: Серед санкцій до винної у скоєнні схожих діянь особи застосовувались такі: штраф, арешт, биття різками, обов'язок відшкодувати спричинену шкоду потерпілому [8].

Централізації державного управління усіма видами транспорту, упорядкуванню будівництва та експлуатації залізничних шляхів сприяло офіційне заснування у 1865 р. Міністерства шляхів сполучення. Слід зазначити, що організаційна структура такого відомства неодноразово реформувалася, однак у основних рисах вона склалася в кінці XIX ст.

Кінець XIX – початок XX ст. на території Європи, у тому числі знаходження сучасної України, характеризується розвитком міжнародно-правових відносин у сфері БДР, появою розвинутої системи організації міських перевезень, контролю за дорожнім рухом, а також страхуванням транспортних засобів їх власниками. Також, на початку XX ст. на вулицях і дорогах великих міст з'являється ще більше видів транспортних засобів, зокрема, гужова повозка, мотоцикл, автомобіль та трамвай. Проте правовий статус нових учасників дорожнього руху не був регламентованим. Більше того, постійне збільшення транспортних засобів на дорогах Російської імперії вимагало прийняття спеціальних правових норм, що закріплювали б на законодавчому рівні права, обов'язки та відповідальність учасників дорожнього руху, а також регулювали комерційну діяльність перевізників [8].

Початок XX ст. відзначено створенням єдиного центрального органу управління та будівництва шляхів сполучення, інституту для підготовки інженерів для цього відомства; розширюється мережа доріг, причому ґрунтові поступають місце шосейним. 1908 року створена Державна рада до складу якої входило два Департаменти: Перший та Другий, а також управління Внутрішніх Водних Шляхів і Шосейних доріг. На Комітет Управління покладалося: розгляд проєктів фінансових кошторисів; обговорення пропозицій про будівництво нових шосейних і водних споруд та обговорення змін щодо цих споруд; виконання робіт щодо будівництва доріг; про зміни та доповнення щодо згоди підрядників і постачальників з поважних причин стягнення штрафів; розгляд звітів по шосейним шляхам; обговорення та узаконення запропонованих проєктів.

Комітету було надано такі права: заготовлення матеріалів та інші приналежності щодо будівництва водних і шосейних шляхів сполучення; укладання договорів на роботу та поставку матеріалів; здача в оренду власності, що належала водним та шосейним шляхам сполучення. Для розгляду технічних проєктів та питань щодо технічного нагляду за водними і шосейними шляхами сполучення при Комітеті створюється Технічна нарада [7; 11].

Норми, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту, існували і в дореволюційному кримінальному законодавстві. Основна увага в «Кримінальному укладенні» 1903 р. приділялася передусім забезпеченню безпеки руху та експлуатації залізничного, річкового та морського транспорту [6; 10]. Також, у 1909 р. була здійснена перша спроба уніфікації ПДР на міжнародному рівні шляхом прийняття згоди, що мала назву «Міжнародна конвенція відносно переміщення автомобілів» [12]. 1910 року вона була ратифікована Російською імперією та з 01 травня стала обов'язковою до виконання на всій території держави.

Характерним для законодавства радянського періоду було повільне унормування деліктів проти безпеки руху автотранспорту (на відміну від закріпленої кримінальною відповідальністю за необережні діяння на залізничному й водному транспорті). Наявність прогалин компенсувалося інститутом аналогії кримінального закону. Загалом за радянський період прийнято Адміністративний кодекс УРСР (1927) та різні редакції КК (1922, 1927, 1936, 1960); створено Державну автомобільну інспекцію з включенням до її складу Головного управління міліції (1936); затверджено Правила руху й користування автогужовими шля-

хами УРСР (1940), Положення про порядок користування автомобільними дорогами (1959), Правила руху вулицями та дорогами СРСР (1960).

У 1960 р. прийнятий новий Кримінальний кодекс, який хоч і не виділив самостійну главу присвячену нормам про відповідальність за посягання на безпеку руху і експлуатації транспортних засобів, однак у ньому сформована досить чітка система транспортних злочинів: диверсія (ст. 60), шкідництво (ст. 61), порушення правил міжнародних польотів (ст. 76), порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 77), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 78), неподання допомоги судну і особам, що знає лиха (ст. 203), неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 204), порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту працівником транспорту (ст. 215), порушення правил руху автотранспорту, особою, яка не є працівником транспорту (ст. 216), порушення діючих на транспорті правил (ст. 217 КК) [13].

Як зазначила Я. О. Лакійчук, Кодекс більш чітко регулює охорону функціонування транспорту і нарешті з'являються більш досконалі норми щодо відповідальності за злочини на автотранспорті (ст. 215, 216). Але й вони не вирішують усіх питань кваліфікації цих злочинів, що приводить до помилок і порушень закону [8].

Наступним важливим кроком в історії розвитку БДР є прийняття Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення, який став єдиним кодифікованим законодавчим актом у галузі адміністративного права, норми якого встановлювали адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері БДР [14], а згодом у 1986 р. були затверджені Правила дорожнього руху, які вперше закріплювали загальні обов'язки водіїв, обов'язки водіїв в особливих умовах, обов'язки пішоходів і пасажирів, початок та зміну напрямку руху, розташування транспортних засобів на проїзній частині, швидкість руху, проїзд перехрестя, зупинок транспортних засобів загального користування, рух через залізничні переїзди, перевезення людей та вантажів, навчання керуванню транспортними засобами, додаткові вимоги до руху велосипедів, мопедів, гужового транспорту та ведення тварин проїзною частиною [15].

Після прийняття Декларації про державний суверенітет України Рада міністрів УРСР прийняла постанову «Про створення Українського державного концерну з будівництва, ремонту та утримання автошляхів» [16], який став правонаступником Міншляхбуду, а в 1991 р. обласні виробничі об'єднання було перейменовано в управління. У подальшому в ході формування центральних органів виконавчої влади молодій державі було видано Указ Президента України «Про Міністерство транспорту України» від 26 листопада 1992 р. № 581 та створено департамент автодоріг із переданням йому функцій управління від Українського державного концерну, а також організовано Українське об'єднання державних підприємств «Укравтодор».

1993 року був прийнятий Закон України «Про дорожній рух» № 3353-ХІІ та постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил дорожнього руху» № 1094, які закріпили правовий статус учасників дорожнього руху України як самостійної та незалежної держави [17].

Доленосним рішенням стало прийняття КК України 05 квітня 2001 року [18]. Серед багатьох новел кодексу виокремлено захист безпечного функціонування транспорту. Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту в Україні, регулюються Законом України «Про транспорт» [19], кодексами окремих видів транспорту та іншими законодавчими і нормативними актами.

Також у контексті предмета дослідження варто виокремити повоєнний етап розвитку БДР, із прийняттям Закону України «Про правовий режим воєнного стану» (2015 р.) [20]. Заходи здійснення контролю щодо забезпечення БДР у воєнний час здійснюються як на блокпостах, так і поза їх

межами [21] відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1455 «Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан» [20].

Висновки. Таким чином, основними етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні є:

імперський (XVII ст. – поч. XX ст.). Перші законодавчі акти, які стосувалися забезпечення БДР, прийняті ще на початку XVIII ст. з метою встановлення правил руху миських кінних екіпажів, а активний розвиток автотранспортної промисловості на початку XX ст. зумовив зміни у кримінальному законодавстві із поступовим запровадженням інституту відповідальності за транспортні правопорушення й ратифікацією Міжнародної конвенції відносно переміщення автомобілів (1909). Також, вперше створено єдиний центральний орган управління та будівництва шляхів сполучення, інститут для підготовки інженерів для цього відомства; розширена мережа доріг; створена Державна рада у складі Департаментів управління внутрішніх водних шляхів і шосейних доріг (розгляд проєктів фінансових кошторисів; обговорення пропозицій про будівництво нових шосейних автошляхів; виконання робіт щодо будівництва доріг тощо);

радянський (1917–1990 р.). Характерним для законодавства радянського періоду було повільне унормування деліктів проти безпеки руху автотранспорту (на відміну від закріпленої кримінальної відповідальності за необережні діяння на залізничному й водному транспорті). Наявність прогалин компенсувалося інститутом аналогії кримінального закону. Загалом за радянський період прийнято Адміністративний кодекс УРСР (1927) та різні редакції КК

(1922, 1927, 1936, 1960); створено Державну автомобільну інспекцію з включенням до її складу Головного управління міліції (1936); затверджено Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР (1940), Положення про порядок користування автомобільними дорогами (1959), Правила руху вулицями та дорогами СРСР (1960). Проте лише у новій редакції Правил дорожнього руху (1986) чітко закріплено права та обов'язки водіїв автотранспортного засобу та інших учасників дорожнього руху, що зрештою дозволило диференціювати юридичну відповідальність із застосуванням до порушників правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширених адміністративних заходів (відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення), кримінальної відповідальності (якщо порушення ПДР призвели до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, при якому загинули або були травмовані люди), цивільно-правових стягнень (повна або часткова сума завданої власником джерела підвищеної небезпеки матеріальної та моральної шкоди, глава 82 ЦК України).

перехідний (1990 – 2001 р.) і сучасний (з 2001 р. з охопленням періоду воєнного стану). Незважаючи на прийняту низку нормативно-правових актів (Закон України «Про дорожній рух» (1993), Правила дорожнього руху» (2001) та ін.), розвиток законодавства України щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті на сьогодні не можна вважати завершеним, оскільки в ньому існує цілий ряд прогалин і об'єктивно застарілих положень, у тому числі у прийнятих державних цільових програмах, концепціях і стратегіях боротьби зі злочинністю.

З прийняттям Закону України «Про правовий режим воєнного стану» (2015) заходи контролю щодо забезпечення БДР у воєнний час здійснюються як на блокпостах, так і поза їх межами за окремим Порядком (постанови Кабінету Міністрів України № 573/2020, № 1455/2021).

ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України від 28 черв. 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. Дата оновлення: 04.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>
3. Забезпечення Національної поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравич, О. М. Жук, І. І. Риндюк. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.
4. Сюравич В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.
5. Демиденко Г., Єрмолаєв В. «Правда Руська» Ярослава Мудрого. Початок вітчизняного законодавства. Харків : Право, 2017. 392 с.
6. Хрестоматія з історії держави і права України: у 2 т. / за ред. В. Д. Гончаренка. Київ : Ін Юре. Т 1: З найдавніших часів до початку XX ст. 1997. 561 с.
7. Звоненко О. О. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2018. 233 с.
8. Лакійчук Я. О. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 3. С. 185–190.
9. Музиченко П. Формування транспортної доктрини на українських землях у XVIII ст. *Молода Українська держава на межі тисячоліть : погляд в історичне минуле і майбутнє демократичної, правової держави Україна*: зб. наук. праць. Львів : Львів. ін-т внутр. справ, 2001. С. 158–162.
10. Хрестоматія з історії держави і права України : навч. посіб. / А. С. Чайковський, О. Л. Копиленко та ін. Київ : Юрінком Інтер, 2003. 656 с.
11. Колос М. І. Кримінальне право в Україні (X – поч. XXI ст.) : монографія: у 2-х т. Т. 1. Київ : Острозький університет, 2011. 286 с.
12. Правила дорожнього руху и международные Конвенции по дорожному движению. *Студопедия*. URL: <https://studopedia.org/2-126396.html>
13. Кримінальний кодекс 1960 року : Закон України від 28 груд. 1960 р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2001-05#Text>.
14. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 груд. 1984 р. № 8073-Х. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
15. Правила дорожнього руху: введ. в действие 1 янв. 1987 г. 2-е изд., стер. Киев : Техника, 1988, 48 с.
16. Про створення Українського державного концерну з будівництва, ремонту та утримання автошляхів : постанова Ради Міністрів Української РМР від 22 серп. 1990 р. № 210. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/kr900210>
17. Про затвердження Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 31 груд. 1993 р. № 1094. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-%D0%BF>
18. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квіт. 2001 р. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
19. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
20. Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан : постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2021 р. № 1455. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1455-2021-%D0%BF#Text>
21. Питання запровадження та здійснення деяких заходів правового режиму воєнного стану : постанова Кабінету Міністрів України від 08 лип. 2020 р. № 573. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/573-2020-%D0%BF#Text>