

УДК 342.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.32782/ln.2022.17.30>

Анохін А.М.

*здобувач кафедри адміністративного та господарського права
(Запорізький національний університет)*

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО БЕЗПЕКИ

Вступ. Сучасний стан правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки є задовільним, враховуючи негативну статистику, яку акумулюють підрозділи Національної поліції, Державна служба статистики України та інші органи публічної адміністрації. Відповідна статистика відображається в національних програмах та стратегіях щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Зокрема, згідно із даними, які наводяться у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року тільки у 2019 році в Україні зареєстровано 160675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років [1].

Таким чином, дослідження перспективних напрямів удосконалення адміністративного законодавства у сфері правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки має як теоретичне, так і практичне значення, адже таке дослідження покликано створити теоретико-методологічну базу для формування реальних пропозицій щодо удосконалення національного законодавств та юридичної практики у даній сфері суспільних відносин.

Різні аспекти профілактики та розслідування дорожньо-транспортних пригод,

а також проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник, В. Введенська, І. Горбачева, С. Гусаров, М. Долгополова, В. Доненко, Д. Козар, С. Козьяков, Т. Коломоєць, М. Лазаренко, О. Салманова, А. Філіппов, О. Шумейко та інші відомі фахівці.

Питанню удосконалення системи адміністративного права в Україні приділяли увагу такі відомі науковці як В. Бевзенко, М. Віхляєв, П. Діхтієвський, В. Колпаков, А. Комзюк, О. Кузьменко, Ю. Легеза, П. Лютиков, Р. Мельник, Д. Приймаченко, С. Стеценко, А. Школик та інші вчені-адміністративісти.

Серед останніх робіт у даній сфері наукового пошуку слід виділити монографії та публікації таких науковців як В. Бабич, Ю. Песоцька, О. Мухіна «Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху» [2], К. Назарова, І. Микитюк, В. Гоцуляк «Аудит безпеки руху як імператив глобалізаційних процесів та ефективного державного менеджменту» [3], М. Плугатир «Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі» [4], В. Сокурєнко, А. Стрижак «Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» [5], Х. Ярмачі, Р. Пилипів, М. Веселов «Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» [6]. Проте, негативна

статистика ДТП в Україні свідчить про недоліки адміністративно-правового регулювання різних аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху і профілактики ДТП та обумовлює необхідність наукового вирішення актуальних питань, які виникають у даній сфері суспільних відносин.

Постановка завдання. Метою даної публікації є визначення та дослідження перспективних напрямів удосконалення адміністративного законодавства у сфері правової регламентації дорожнього руху та забезпечення його безпеки.

Методологія дослідження спирається на систему філософських, загальнонаукових та спеціально-юридичних методів дослідження. Серед останніх більшою мірою використовуються формально-юридичний метод (як адаптований до юриспруденції аксіоматичний метод) та метод юридичного моделювання, який дозволяє сформулювати пропозиції щодо удосконалення чинного адміністративного законодавства у сфері правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки.

Також використовується синергетичний науковий підхід, який дозволяє акумулювати всі наявні знання про причини порушень Правил дорожнього руху (з урахуванням соціальних, демографічних, економічних, кліматичних та інших чинників) з метою формулювання пропозицій щодо удосконалення чинного національного законодавства та юридичної практики у сфері безпеки дорожнього руху.

Результати дослідження. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 [7], базуються на Конвенції про дорожній рух, прийнятій у Відні 08.11.1968, Конвенції про дорожні знаки та сигнали, Європейській угоді, що доповнює Конвенцію, «Протоколи про розмітку доріг» та національному законодавстві України.

Проте, враховуючі суттєве збільшення національного автопарку, а також останні досягнення науково-технічного прогресу, які дозволяють застосовувати інноваційні засоби

забезпечення безпеки дорожнього руху, чинні Правила дорожнього руху потребують суттєвого оновлення та доповнення, або, як один із варіантів, затвердження їх у новій редакції.

Дорожньо-транспортні пригоди є негативним соціальним явищем, яке завдає суттєвої шкоди публічним та приватним інтересам учасників правовідносин, часто позбавляючи їх життя та здоров'я. Саме тому ДТП є об'єктом посиленого адміністративно-правового регулювання. Повністю подолати вказане негативне явище фактично неможливо, адже до причин ДТП відносяться як об'єктивні, так і суб'єктивні фактори, серед яких: технічна несправність транспортних засобів, недоліки дорожнього покриття та транспортної інфраструктури в цілому, умисні порушення правил дорожнього руху водіями (перевищення швидкості, порушення правил обгону, проїзд на заборонений сигнал світлофору, ігнорування вимог дорожніх знаків та інші порушення), а також помилки водіїв в процесі управління транспортними засобами через недооцінку дорожньої обстановки або переоцінку власних здібностей тощо.

Сучасні технології дозволяють мінімізувати негативні фактори, які призводять до ДТП, проте їх впровадження в існуючу систему забезпечення безпеки дорожнього руху потребує суттєвих інвестицій та належної правової регламентації. До таких технологій слід віднести:

- стаціонарні цифрові камери автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху із функцією розпізнавання обличчя водії та пішоходів – їх розміщення на всіх транспортних розв'язках, автомагістралях та вздовж доріг у населених пунктах потребує суттєвих капіталовкладень, проте дозволяє мінімізувати витрати на патрулювання вулиць та усуває корупційні ризики у даній сфері суспільних відносин (в нові редакції Правил дорожнього руху необхідно присвятити окремий розділ, в якому буде детально регламентовано порядок та щільність розміщення цифрових камер автоматичної фіксації

порушення Правил дорожнього руху із функцією розпізнавання обличчя, порядок зняття та зберігання інформації з системи відеоспостереження за дорожнім рухом на декількох альтернативних серверах та забезпечення вільного доступу фізичних та юридичних осіб до відповідних відеофайлів – кожна людина повинна мати можливість з домашнього комп'ютера зайти на відповідний розділ офіційного сайту Національної поліції або Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки) та за параметрами дати та часу переглянути рух транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху на певній ділянці дороги, яка охоплюється відеоспостереженням, завантажити відео ДТП та використовувати його в процесі доказування в рамках провадження у справі про адміністративне правопорушення або в рамках кримінального провадження);

- автоматизовані системи контролю швидкості, напрямку руху, дистанції між автомобілями та іншими перешкодами, а також автоматизовані системи виявлення стану сп'яніння, рівня стресу (втоми) у водія, які встановлюються на сучасних автомобілях – такі системи значно збільшують вартість транспортного засобу, проте їх використання дозволяє значно знизити ризик зіткнення транспортних засобів, а також не допустити помилки водія в оцінці дорожньої обстановки та виборі необхідного маневру (в новій редакції Правил дорожнього руху доцільно прописати обов'язок власників нових автомобілів встановлювати на транспортних засобах та використовувати автоматизовані системи контролю та обмеження швидкості руху);

- транспортні засоби із вбудованим автопілотом, який повністю замінює водія – технологія майбутнього, яка дозволить організувати дорожній рух засобами штучного інтелекту (потребує суттєвих інвестицій та тривалого часу для заміни існуючого автопарку та побудови відповідної транспортної інфраструктури, проте у перспективі саме інтегрована в глобальну мережу система управління тран-

спортними засобами дозволить забезпечити максимальну безпеку дорожнього руху, коли за допомогою технології штучного інтелекту буде контролюватися рух кожного транспортного засобу, за необхідності буде відбуватись автоматичне обмеження швидкості руху, перекриття руху на певній ділянці автомагістралі чи в межах населеного пункту тощо);

- «розумну» транспортну інфраструктуру, яка автоматично визначає рівень навантаження на автомагістралі і корегує сигнали світлофорів та інформаційно-вказівних знаків на дорогах, перекриває рух у випадку загрози настання аварійної ситуації тощо (як приклад – це автоматизовані висувні загородження на перехрестях, які блокують рух дорогою, коли для водіїв горить червоне світло, або автоматичні шлагбауми, які перекривають рух на певній смужі автомагістралі або на певній ділянці дороги у населеному пункті на певний час з метою сповільнення транспортного потоку чи його зупинки з метою запобігання аварійно-небезпечним ситуаціям тощо);

- розвинуту та розгалужену систему швидкісного та комфортного громадського транспорту, використання якого надає пасажирам низку переваг у порівнянні з використанням автомобільного транспорту – підвищений рівень безпеки, низьку вартість переміщення із точки «А» в точку «Б», швидкість та відсутність заторів (це, зокрема, розвиток підземного та наземного метрополітену, швидкісних поїздів на повітряних подушках, електротранспорту в межах населених пунктів з незначними інтервалами між рейсами, чим забезпечується зниження навантаження на автомобільні дороги та, відповідно, зменшується ризик ДТП);

- побудову мережі альтернативних платних автомагістралей з широкими виділеними смугами руху з використанням сучасних технологій: підігріву дорожнього полотна, можливістю підзарядки автомобіля в процесі руху, підтримки зв'язку із електронними системами автомобіля для автоматичного зниження швидкості руху у випадку загрози настання

аварійної ситуації тощо (розвиток мережі платних автомагістралей дозволить значно розвантажити автомобільні дороги загального користування, що позитивно вплине на стан безпеки дорожнього руху);

- повну заборону на використання автомобільного транспорту в центральних частинах населених пунктів одночасно із будівництвом багатоярусних підземних та наземних автоматизованих паркінгів, окружних доріг та багаторівневих транспортних розв'язок (альтернативою автомобільним перевезенням повинна стати розгалужена мережа прокату велосипедів, електросамокатів та компактних електромобілів, що унеможливить ДТП в тих зонах мегаполісів, де буде заборонено рух автомобілів, крім службового транспорту спеціальних служб та комерційного транспорту служб доставки продуктів і товарів для торгівельних мереж, для яких доцільно передбачити право пересуватися центральною частиною міста в чітко визначені години доби – відповідні норми також доцільно прописати в новій редакції Правил дорожнього руху).

Впровадження перелічених технологій в національну систему забезпечення безпеки дорожнього руху потребує не тільки значних інвестицій, але й відповідного адміністративно-правового врегулювання з метою стимулювання та забезпечення їх практичного використання та поширення.

До перспективних напрямів удосконалення адміністративного законодавства у сфері правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки слід віднести об'єктивну потребу внесення змін до чинного КУпАП щодо регламентації розслідування адміністративних правопорушень по аналогії із відповідними положеннями КПК України.

Чинний КУпАП не передбачає детальної правової регламентації (у порівнянні з КПК України) порядку проведення окремих процесуальних дій, зокрема, таких як: огляд місця події, допит свідків, потерпілого, проведення аналогу слідчого експерименту, фіксація доказів (зокрема, зняття показань технічних при-

ладів та технічних засобів, що мають функції фото-, кінозйомки, відеозапису чи засобів фото-, кінозйомки, відеозапису), проведення експертизи з метою встановлення об'єктивної істини у справі про адміністративне правопорушення і прийняття на підставі цього законного, справедливого рішення.

На окрему увагу заслуговує питання удосконалення правової регламентації фіксації порушень Правил дорожнього руху стаціонарними цифровими камерами автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху та іншими технічними засобами, якими оснащена Національна поліція.

Так, на думку М. Плугатира, встановлення презумпції вини власника транспортного засобу або особи, яка його ввезла на територію України, у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на цих осіб обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення є помилковим кроком у законотворчості, а реалізація адміністративної відповідальності за таких умов може потягти за собою серйозні порушення прав людини. Положення ч. 1 ст. 14-2 КУпАП також створюють правову невизначеність й ускладнюють практичне застосування низки статей Особливої частини КУпАП, якими передбачається адміністративна відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [4, с. 161].

Виходом із такої ситуації є впровадження системи камер автоматичної фіксації порушення Правил дорожнього руху із функцією розпізнавання обличчя. Враховуючи розвиток сучасних технологій відеозйомки, зниження їх собівартості, а також широкі можливості технології штучного інтелекту в цій сфері, можливо забезпечити стовідсоткову доведеність винуватості особи у вчиненні адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (цифрова камера буде фіксувати обличчя порушника під різними кутами, а штучний інтелект проводити повну ідентифікацію особи, для чого необхідно створити

базу антропометричних даних водіїв та інших учасників дорожнього руху – фото та відеозйомка обличчя водія в 3D форматі повинна стати умовою для отримання чи переоформлення посвідчення водія; крім того, в новій редакції Правил дорожнього руху необхідно передбачити заборону використання водіями транспортних засобів сонцезахисних окулярів, головних уборів з козирком та інших засобів, які закривають обличчя, а також категоричну заборону тонування лобового скла транспортного засобу).

Використання технології розпізнавання обличчя та ідентифікації особи за допомогою штучного інтелекту дозволить аргументовано довести винуватість або невинуватість особи в порушенні Правил дорожнього руху та персоналізувати адміністративну відповідальність. Проте, наведена пропозиція потребує ґрунтовного науково-технічного обґрунтування з метою формулювання чітких нормативних приписів.

В Україні розпорядженням Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2020 р. № 1556-р схвалено Концепцію розвитку штучного інтелекту, якою, зокрема, передбачено, що впровадження інформаційних технологій, частиною яких є технології штучного інтелекту, є невід’ємною складовою розвитку соціально-економічної, науково-технічної, оборонної, правової та іншої діяльності у сферах загальнодержавного значення. Відсутність концептуальних засад державної політики в галузі штучного інтелекту не дозволяє створювати та розвивати конкурентоспроможне середовище в зазначених сферах діяльності [8].

Отже, актуальним напрямом удосконалення адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху є розробка та прийняття Закону України «Про використання технології штучного інтелекту у сфері правоохоронної діяльності та оборони», яким буде врегульовано, у тому числі, використання технології штучного інтелекту у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Перевагою технології «штучного інтелекту» у порівнянні з регулюванням дорожнього руху людиною є повна неупередженість та незалежність штучного інтелекту, надшвидкий аналіз ним великих обсягів інформації та оперативне прийняття рішень, а також достатньо низька вартість обслуговування відповідних комп’ютерних систем у порівнянні з витратами на утримання великого штату співробітників дорожніх служб, операторів систем відеоспостереження тощо.

Вищезазначеним обґрунтовується перспективність та необхідність окремого дослідження даної проблематики з метою формулювання пропозицій щодо удосконалення чинного адміністративного та адміністративно-деліктного законодавства.

Висновки. Проведене дослідження перспективних напрямів удосконалення адміністративного законодавства у сфері правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки дозволяє сформулювати висновок про те, що чинні Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 потребують суттєвого оновлення (або затвердження в новій редакції), враховуючи суттєво збільшений автопарк України, появу електромобілів та портативного електротранспорту (електросамокатів, електроскутерів, моноколес тощо), а також негативну статистику щодо кількості ДТП, яка, в свою чергу, свідчить про недовілики (прогалини та колізії) в правовому регулюванні дорожнього руху.

Таким чином, актуальним напрямом удосконалення чинного національного законодавства є прийняття нової редакції Правил дорожнього руху, в якій окремий розділ буде присвячено інноваційним засобам профілактики та запобігання ДТП – наведено їх визначення, класифікацію, а також підстави та умови їх обов’язкового використання в системі регулювання дорожнього руху. Зокрема, потребують правової регламентації автоматичні обмежувачі швидкості руху, системи

відеофіксації руху транспортних засобів, пішоходів та розпізнавання обличчя водіїв та інших учасників дорожнього руху (частота та щільність їх розміщення, вимоги до технічних характеристик, обслуговування, порядку зняття та зберігання інформації тощо). Поступова цифровізація суспільних відносин, встановлення все більшої кількості стаціонарних камер відеоспостереження за програмою «Безпечне місто» дозволяє забезпечити максимальний контроль дорожнього руху, фіксацію порушень Правил дорожнього руху та механізму ДТП.

Також потребує детальної правової регламентації використання інноваційних засобів розділення смуг руху (амортизаційних тротуарів, щитів, гумових стовпчиків тощо), механічного обмеження швидкості транспортних засобів (штучні пагорби, дорожні нерівності – «лежачі поліцейські» тощо), а також автоматизованих систем перекриття дорожнього руху на перехрестях (висувні огорожі, бар'єри, які автоматично перекривають дорогу, коли вмикається забороняючий, червоний сигнал світлофору).

Крім того, в перспективі на заміну існуючій системі регулювання дорожнього руху має прийти «розумна» дорожня інфраструктура, яка здійснює автоматичне регулювання дорожнього руху за допомогою технології «штучного інтелекту» (зокрема, здійснює зв'язок із електронною системою автомобіля та автоматично знижує його швидкість у випадку загрози виникнення аварійної ситуації, аналізує навантаження на автомагістраль та регулює тривалість інтервалів між дозволяючими та забороняючими сигналами світлофорів, відкриває та закриває додаткові смуги дорожнього руху, збирає та акумулює інформацію зі стаціонарних камер відеофіксації порушень Правил дорожнього руху та відеореєстраторів транспортних засобів з метою її аналітичної обробки та альтернативного зберігання на незалежних серверах тощо).

Актуальним напрямом удосконалення адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху є розробка та прийняття Закону України «Про використання технології штучного інтелекту у сфері правоохоронної діяльності та оборони», яким буде врегульовано, у тому числі, використання технології штучного інтелекту у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На окрему увагу в перспективних дослідженнях заслуговує питання удосконалення адміністративно-деліктного законодавства. Зокрема, з метою забезпечення встановлення об'єктивної істини у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху і прийняття на підставі зібраних доказів законних, справедливих рішень, детальної правової регламентації (по аналогії з КПК України) потребує порядок проведення окремих адміністративно-процесуальних дій: огляду місця події, допиту свідків, потерпілого, проведення аналогу слідчого експерименту, фіксації доказів (зокрема, зняття показань технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото-, кінозйомки, відеозапису чи засобів фото-, кінозйомки, відеозапису), проведення експертизи тощо.

Також потребує окремого дослідження питання встановлення презумпції вини власника транспортного засобу або особи, яка його ввезла на територію України, у вчиненні певних адміністративних правопорушень у разі їх автоматичної фіксації і покладенні (фактично перекладанні) на цих осіб обов'язку доводити свою невинуватість у вчиненні адміністративного правопорушення (одним із варіантів вирішення цієї проблеми є впровадження систем автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху із розпізнаванням-ідентифікацією обличчя водія).

Вищезазначене обумовлює перспективність подальшого дослідження даної тематики з урахуванням зарубіжного досвіду правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки.

Анотація

Наукова публікація присвячена дослідженню перспективних напрямів удосконалення адміністративного законодавства у сфері правового регулювання дорожнього руху та забезпечення його безпеки.

Зазначається, що чинні Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 потребують суттєвого оновлення, враховуючи суттєво збільшений автопарк України, появу електромобілів та портативного електротранспорту (електросамокатів, електроскутерів, моноколес тощо), а також негативну статистику щодо кількості ДТП, яка, в свою чергу, свідчить про недоліки (прогалини та колізії) в правовому регулюванні дорожнього руху.

Підкреслюється важливість прийняття нової редакції Правил дорожнього руху, в якій окремий розділ буде присвячено інноваційним засобам профілактики та запобігання ДТП – наведено їх визначення, класифікацію, а також підстави та умови їх обов'язкового використання в системі регулювання дорожнього руху. Зокрема, потребують правової регламентації автоматичні обмежувачі швидкості руху, системи відеофіксації руху транспортних засобів, пішоходів та розпізнавання обличчя водіїв та інших учасників дорожнього руху (частота та щільність їх розміщення, вимоги до технічних характеристик, обслуговування, порядку зняття та зберігання інформації тощо).

Також потребує детальної правової регламентації використання інноваційних засобів розділення смуг руху (амортизаційних тросів, щитів, гумових стовпчиків тощо), механічного обмеження швидкості транспортних засобів (штучні пагорби, дорожні нерівності – «лежачі поліцейські» тощо), а також автоматизованих систем перекриття дорожнього руху на перехрестях (висувні огорожі, бар'єри, які автоматично перекривають дорогу, коли вмикається забороняючий, червоний сигнал світлофору).

Обґрунтовано перспективність подальшого дослідження даної тематики з урахуванням міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, зарубіжного досвіду правового регулювання профілактики та запобігання ДТП.

Ключові слова: адміністративне законодавство, напрями удосконалення, безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, актуальні питання, інноваційні засоби, штучний інтелект, профілактика.

Anokhin A.M. Directions of improving administrative legislation in the field of legal regulation of road traffic and ensuring its safety

The scientific publication is devoted to the study of promising directions for the improvement of administrative legislation in the field of legal regulation of road traffic and ensuring its safety.

It is noted that the current Traffic Rules, approved by Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 1306 dated 10.10.2001, require a significant update, taking into account the significantly increased car fleet of Ukraine, the appearance of electric cars and portable electric transport (electric scooters, unicycles, etc.), as well as negative statistics regarding the number of road traffic accidents, which, in turn, indicate shortcomings (gaps and collisions) in the legal regulation of road traffic.

The importance of adopting a new edition of the Traffic Rules is emphasized, in which a separate section will be devoted to innovative means of prevention of road traffic accidents – their definition, classification, as well as the grounds and conditions for their mandatory use in the traffic regulation system are given. In particular, automatic speed limiters, systems for video recording the movement of vehicles, pedestrians, and facial recognition of drivers and other road users require legal regulation

(frequency and density of their placement, requirements for technical characteristics, maintenance, procedure for removing and storing information, etc.).

It also requires detailed legal regulation of the use of innovative means of dividing traffic lanes (damping cables, shields, rubber pillars, etc.), mechanical speed limitation of vehicles (artificial hills, road irregularities – «lying policemen», etc.), as well as automated traffic blocking systems at intersections (retractable fences, barriers that automatically block the road when a prohibitive, red traffic light signal is turned on).

The perspective of further research on this subject is substantiated, taking into account international standards for ensuring road traffic safety, foreign experience of legal regulation of prevention of road traffic accidents.

Key words: administrative legislation, areas of improvement, road safety, road traffic accident, current issues, innovative means, artificial intelligence, prevention.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.01.2022).
2. Бабич В.А., Песоцька Ю.В., Мухіна О.Г. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху. *Міжнародний юридичний вісник: актуальні проблеми сучасності (теорія та практика)*. 2018. № 3-4. С. 88-94. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/muvnudp_2018_3-4_14
3. Назарова К.О., Микитюк І.С., Гоцуляк В.Д. Аудит безпеки руху як імператив глобалізаційних процесів та ефективного державного менеджменту. *Business-inform*. 2020. № 6. С. 235-244.
4. Плугатир М.В. Дотримання конституційних гарантій в процесі розгляду справ про адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2021. № 91. С. 57-163. URL: <https://hdl.handle.net/11300/15631>
5. Сокурченко В.В., Стрижак А.О. Загальна характеристика адміністративно-правових засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 2 (93). С. 194-202. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2021.2.16>. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/handle/123456789/10974>
6. Ярмак Х.П., Пилипів Р.М., Веселов М.Ю. Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Житомир: «Вид. О.О. Євенок», 2019. 240 с.
7. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001. Дата оновлення: 01.11.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п-ед20211101#Text> (дата звернення: 12.01.2022).
8. Про схвалення Концепції розвитку штучного інтелекту в Україні: розпорядження Кабінету міністрів України від 2 грудня 2020 р. № 1556-р. Дата оновлення: 29.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.01.2022).