

УДК 342.951: 351.811.123.2
DOI <https://doi.org/10.32782/ln.2024.22.3.22>

Єпринцев П.С.

*доктор юридичних наук, доцент, проректор
Донецького державного університету внутрішніх справ,
директор
Криворізького навчально-наукового інституту
Донецького державного університету внутрішніх справ
ORCID ID: 0000-0002-9790-9565*

Марценишин Ю.І.

*кандидат юридичних наук, доцент,
перший заступник голови
Державної служби України з безпеки на наземному транспорті
ORCID ID: 0000-0002-4462-9885*

Червінчук А.В.

*кандидат юридичних наук, старший дослідник,
завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності
Криворізького навчально-наукового інституту
Донецького державного університету внутрішніх справ
ORCID ID: 0000-0001-7893-6632*

ЗАБОРОНА ПОДАЛЬШОГО РУХУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ЯК ЗАХІД АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРИМУСУ

Постановка проблеми. Однією з причин аварійності на автомобільних шляхах України залишається експлуатація технічно несправних транспортних засобів та порушення правил перевезення великогабаритних та великовагових вантажів. Хоч питома вага таких ДТП у загальній кількості автопригод незначна, але протягом 2023 року за даними Національної поліції через технічні несправності було скоєно 390 ДТП, із них 40 із загиблими та/або травмованими в яких 5 осіб загинуло та 60 травмовано. 53 Автопригоди сталися через порушення правил руху великогабаритного та великовагового транспорту, внаслідок чого 2 особи отримали травми [1].

Запобігти скоєнню таких автомобільних аварій можливо шляхом завчасного виявлення порушень та несправностей уповноваженими суб'єктами державного контролю на

автомобільному транспорті та відповідного реагування.

Чинним законодавством передбачені умови для заборони подальшого руху транспортних засобів, тобто усунення їх з транспортних потоків для унеможливлення створення загроз для безпеки руху. Так, пунктом 31.6 Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 забороняється подальший рух транспортних засобів, у яких:

а) робоча гальмова система чи рульове керування не дають змоги водієві зупинити транспортний засіб або здійснити маневр під час руху з мінімальною швидкістю;

б) у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості не горять лампи фар чи задніх габаритних ліхтарів;

в) під час дощу або снігопаду не працює склоочисник з боку розміщення керма;

г) зіпсований тягово-зчіпний пристрій автопоїзда [2].

Крім того, подальший рух транспортного засобу забороняється у разі виявлення факту перевищення вагових та/або габаритних параметрів транспортного засобу під час руху без дозволу на рух або у разі здійснення руху з порушенням умов, визначених у дозволі на рух, відповідно до пункту 21 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879 [3].

Проте компетенцію суб'єктів владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху, порядок процесуального оформлення такої заборони чинним законодавством України не визначено.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання контролю за безпекою дорожнього руху та автомобільних перевезень неодноразово ставали предметом досліджень провідних вітчизняних учених-правників: В.Б. Авер'янова, О.Ф. Андрійко, О. М. Бандурки, В. М. Бевзенка, Ю. П. Битяка, М. Ю. Веселова, В. В. Гаркуші, Т. О. Гуржія, В. В. Доненка, Ю. С. Коллера, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпакова, А. Т. Комзюка, О. В. Кузьменко, А. В. Нефедової, І. Д. Пастуха, О. Ю. Салманової, А. О. Собакаря та інших. Однак, заборона подальшого руху транспортного засобу як захід адміністративного примусу на сучасному етапі розпитку науки адміністративного права системно не досліджувалася.

Метою наукової статті є визначення на основі аналізу чинного законодавства та позицій провідних вчених місця заборони подальшого руху транспортного засобу в системі заходів адміністративного примусу, з'ясу-

вання проблемних питань правового врегулювання такої заборони та напрацювання пропозицій щодо їх вирішення.

Виклад основного матеріалу.

Визначаючи необхідність застосування заборони подальшого руху транспортного засобу доцільно перш за все визначити компетенцію суб'єктів владних повноважень щодо здійснення такої заборони.

Чинним законодавством України не передбачено функціонування єдиного державного органу, най який було б покладено функцію державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. Тому такі повноваження розподілені між Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією та іншими спеціально уповноваженими на те державними органами.

Відповідно до статті 52-3 Закону України «Про дорожній рух» до повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення безпеки дорожнього руху; організація в установленому порядку супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального та спеціалізованого призначення; погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорож-

ньому руху; видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія [4].

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) як центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, відповідно до статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» здійснює: державний нагляд і контроль за дотриманням автомобільними перевізниками вимог законодавства, норм на автомобільному транспорті; державний контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень; прове-

дення в установленому порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті; погодження паспортів міжміських та приміських автобусних маршрутів регулярних спеціальних перевезень, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутів); внесення змін до розкладу руху міжобласних автобусних маршрутів; видачу свідоцтва про відповідність транспортного засобу вимогам Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень; видачу свідоцтва про встановлення класу автобуса за параметрами комфортності та розміщення на своєму офіційному веб-сайті відповідної інформації; видачу свідоцтва про атестацію автостанцій, ведення переліку атестованих автостанцій та розміщення зазначеного переліку на своєму офіційному веб-сайті; ведення реєстру сертифікатів затвердження типу і виданих виробниками сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та обладнання; диспетчерський контроль за роботою автомобільних перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування; габаритно-ваговий контроль транспортних засобів у зонах габаритно-вагового контролю, вимоги до облаштування та технічного оснащення яких затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту; стягнення, у тому числі в судовому порядку, плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування з транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; ведення в порядку, передбаченому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, переліку суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв

(тахографів) в автомобільних транспортних засобах, та розміщення на своєму офіційному веб-сайті відповідної інформації; контроль за дотриманням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах; контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у пунктах видачі дозволів автомобільним перевізникам України; ведення обліку та аналіз причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті, а також пожеж на транспортних засобах; розроблення заходів щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті та контроль за їх виконанням; інші повноваження, визначені законами та покладені на нього Президентом України [5].

Державний контроль у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху значною мірою здійснюється шляхом реалізації адміністративно-юрисдикційних повноважень для виявлення і припинення правопорушень та притягнення винних осіб до адміністративної відповідальності.

Підставою для заборони подальшого руху транспортного засобу є експлуатація його з технічними несправностями, визначеними п. 31.6 Правил дорожнього руху, а також перевищення вагових та/або габаритних параметрів транспортного засобу під час руху без дозволу на рух або у разі здійснення руху з порушенням умов, визначених у дозволі на рух. За такі діяння юридична відповідальність передбачена Кодексом України про адміністративні правопорушення (КУпАП). Так, частиною першою статті 121 КУпАП передбачена відповідальність за керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється. За керування водієм транспортним засобом, який використо-

вується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачені частиною першою цієї статті, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації передбачена частиною другою статті 121 КУпАП.

Порушення правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами є адміністративним проступком, передбаченим частиною першою статті 132-1 КУпАП. А частиною другою цієї статті законодавець передбачив відповідальність за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами. Крім того, у разі ухилення або відмова від проходження габаритно-вагового контролю винна особа нести відповідальність за частиною третьою статті 132-1 КУпАП [6].

Тобто, підставою для заборони подальшого руху транспортних засобів є не просто порушення певних заборон для водіїв автомобільного транспорту, а вчинення конкретних адміністративних деліктів, за які передбачена відповідальність нормами Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Розгляд справ про адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою та другою статті 121 та частиною першою статті 132-1 КУпАП відповідно до статті 222 цього кодексу віднесено до компетенції органів Національної поліції. Посадові особи Укртрансбезпеки як центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті згідно зі статтею 229 КУпАП уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами другою та третьою статті 132-1.

Отже, абсолютно логічним буде покладення повноважень щодо заборони подальшого руху транспортного засобу на органи,

правомочні розглядати справи про адміністративні проступки, які є підставою для заборони подальшого руху транспортних засобів. Такими органами є Національна поліція України та Державна служба України з безпеки на транспорті.

Законом України «Про Національну поліцію» обмеження пересування транспортного засобу віднесено до превентивних поліцейських заходів. Відповідно до частини четвертої статті 37 зазначеного Закону поліцейський може тимчасово обмежити пересування транспортного засобу для запобігання небезпеці, якщо є достатні підстави вважати, що транспортний засіб можуть бути використані особою з метою посягання на своє життя і здоров'я або на життя чи здоров'я іншої людини, або пошкодження чужої речі. На вимогу особи поліцейський зобов'язаний повідомити про причини застосування ним відповідних заходів [7].

Мета заборони подальшого руху транспортного засобу ідентична меті тимчасового обмеження пересування транспортного засобу, що полягає у запобіганні небезпеці. Проте ці заходи застосовуються за різних умов. Якщо заборона подальшого руху транспортного є наслідком порушення вимог до технічного стану транспортного засобу або невідповідності встановленим вимогам при перевезенні великогабаритних чи великовагових вантажів і спрямоване на припинення правопорушення, то обмеження пересування транспортного засобу застосовується виключно у разі, якщо є достатні підстави вважати, що транспортний засіб можуть бути використані особою з метою посягання на своє життя і здоров'я або на життя чи здоров'я іншої людини, або пошкодження чужої речі. Отже, ці заходи мають різну юридичну природу, тому їх неможна ототожнювати.

Відсутність чіткої правової визначеності змісту деяких процесуальних заходів призводить на практиці до різного розсуду посадових осіб щодо застосування процесуальних заходів, що неприпустимо, оскільки водночас

порушується принцип юридичної рівності учасників провадження у справі про адміністративне правопорушення [8]. Тому застосування заборони подальшого руху транспортних засобів має бути чітко врегульовано нормами адміністративного законодавства.

Наразі статтею 260 КУпАП передбачені наступні заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: тимчасове вилучення посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення осіб від керування транспортними засобами, та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

А.В. Пугач пропонує, заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення на транспорті у системі класифікації таких заходів виділити в самостійну групу завдяки їх комплексному правовому характеру, поєднання превентивного та припинення характеру, розмежуванням у чому має стати мета його застосування та факт конкретних протиправних дій. Саме у справах про адміністративні правопорушення на транспорті є та комплексна особливість, що, з одного боку, їх можна віднести до порушення особистої свободи, і водночас – до категорії заходів, що обмежують майнові права [9].

Заборона подальшого руху транспортного засобу як захід адміністративного примусу має бути віднесений саме до заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, адже вона полягає у припиненні подальшої протиправної поведінки особи для унеможливлення настання негативних наслідків проступку.

Реалізація процесуальних заходів забезпечення у справах про адміністративні правопорушення передбачає обмеження права для фізичних осіб, у зв'язку з чим законодавча форма має бути детально регламентована та відповідати вимогам пропорційності та правової визначеності [10].

Саме відсутність правової форми та законодавчо регламентованої процедури з відповідним процесуальним оформленням створює уявлення про недієздатність заходу адміністративного примусу у вигляді заборони подальшого руху транспортного засобу.

Наразі процесуальне оформлення заходів забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення мають різну форму. Так, про адміністративне затримання складається протокол; про особистий огляд, огляд речей складається протокол або про це робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення або в протоколі про адміністративне затримання; про вилучення речей і документів складається протокол або робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення, про огляд речей або адміністративне затримання; про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення; при тимчасовому затриманні транспортного засобу складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу; про тимчасове вилучення тварини складається протокол або робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення. Відсторонення особи від керування транспортним засобом, морським, річковим, малим, спортивним судном або водним мотоциклом та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, хоч і передбачає дві дії: відсторонення та огляд проте розглядається як єдиний захід забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. Водночас форма фіксації такого заходу у вигляді висновку за результатами огляду законом визначено лише для проведення огляду у закладі охорони здоров'я. Оформлення результатів огляду поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів регламентовано підзаконними нормативно-правовими актами.

Із наведеного вбачається, що більшість заходів забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення оформлюються окремим протоколом, або про це робиться відповідний запис в інших протоколах, що оформлюються уповноваженими посадовими особами. Враховуючи, що відповідно до статті 258 КУпАП у разі вчинення адміністративних правопорушень, розгляд яких віднесено до компетенції Національної поліції та адміністративних правопорушень, частинами другою та третьою статті 132-1, протокол не складається, оформлення заборони подальшого руху транспортного засобу як заходу забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення доцільно здійснювати у формі протоколу.

Тому необхідно главу 20 «Заходи забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення» КУпАП необхідно доповнити новою статтею 265-6 «Заборона подальшого руху транспортного засобу» такого змісту:

«У разі вчинення правопорушень, передбачених частинами першою або другою статті 121 (в частині керування транспортними засобами з технічними несправностями, з якими відповідно до встановлених правил їх подальший рух заборонено), а також статті 132-1 цього Кодексу, особи, уповноважені розглядати справи про ці правопорушення, забороняють подальший рух транспортного засобу.

Про заборону подальшого руху транспортного засобу складається протокол.

Подальший рух такого транспортного засобу дозволяється після усунення причин застосування такої заборони».

Висновок.

Отже, заборона подальшого руху транспортного засобу є необхідною мірою усунення з процесу дорожнього руху транспортних засобів, технічний стан або характер вантажу яких не відповідає вимогам безпеки, і може бути запроваджений як захід забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. Дотримуючись прин-

ципу пропорційності, заборона подальшого руху транспортного руху повинна відбуватися протягом строку, необхідного для усунення причин такої заборони. Запровадження такого

заходу потребує внесення змін до глави 20 КУпАП шляхом доповнення новою статтею, що розкриває зміст, умови та порядок застосування пропонованого заходу.

Анотація

Статтю присвячено дослідженню питань заборони подальшого руху транспортних засобів як заходу адміністративного примусу. Визначено юридичну природу такої заборони та правові підстави її застосування.

Констатовано, що підставою для заборони подальшого руху транспортного засобу є експлуатація його з технічними несправностями, визначеними п. 31.6 Правил дорожнього руху, а також перевищення вагових та/або габаритних параметрів транспортного засобу під час руху без дозволу на рух або у разі здійснення руху з порушенням умов, визначених у дозволі на рух.

Обґрунтовано, що підставою для заборони подальшого руху транспортних засобів є не просто порушення певних заборон для водіїв автомобільного транспорту, а вчинення конкретних адміністративних деліктів, за які передбачена відповідальність нормами Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Доведено, що право застосування заборони подальшого руху транспортного засобу має бути надано особам, уповноваженим розглядати справи про адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою або другою статті 121 та статтею 132-1 КУпАП, тобто поліцейським та посадовим особам Укртрансбезпеки.

Проведено порівняльний аналіз сутності заборони подальшого руху транспортного засобу та обмеження пересування транспортного засобу як превентивного поліцейського заходу. Аргументовано необхідність запровадження заходу забезпечення провадження у справах про адміністративне правопорушення у вигляді заборони подальшого руху транспортного засобу. Доведено, що процесуальне оформлення такого заходу забезпечення провадження має здійснюватися у формі протоколу.

Визначено, що заборона подальшого руху транспортного руху повинна відбуватися з дотриманням принципу пропорційності, протягом строку, необхідного для усунення причин такої заборони.

Ключові слова: водій, керування транспортними засобами, дорожній рух, юридична відповідальність, адміністративно-правове регулювання.

Yepryntsev P.S., Martsenyshyn Yu.I., Chervinchuk A.V. Prohibition of further movement of the vehicle as a measure of administrative coercion

Summary

The article is devoted to the study of the prohibition of the further movement of vehicles as a measure of administrative coercion. The legal nature of such a ban and the legal grounds for its application are defined.

It was established that the reason for prohibiting the further movement of the vehicle is its operation with technical malfunctions, defined in clause 31.6 of the Road Traffic Rules, as well as exceeding the weight and/or overall parameters of the vehicle during movement without a movement permit or in the case of movement with a violation conditions specified in the movement permit.

It is substantiated that the reason for prohibiting the further movement of vehicles is not just a violation of certain prohibitions for drivers of motor vehicles, but the commission of specific administrative offenses for which responsibility is provided by the norms of the Code of Ukraine on administrative offenses.

It has been proven that the right to apply the ban on the further movement of the vehicle should be granted to persons authorized to consider cases of administrative offenses provided for by the first or second part of Article 121 and Article 132-1 of the Criminal Procedure Code, i.e. police officers and officials of Ukrtransbezpeka.

A comparative analysis of the essence of prohibiting the further movement of the vehicle and limiting the movement of the vehicle as a preventive police measure was carried out. The need to introduce a measure to ensure proceedings in administrative offense cases in the form of a ban on the further movement of the vehicle is argued. It has been proven that the procedural design of such a measure to ensure proceedings should be carried out in the form of a protocol.

It was determined that the ban on the further movement of traffic should take place in compliance with the principle of proportionality, during the period necessary to eliminate the reasons for such a ban.

Key words: driver, driving vehicles, road traffic, legal responsibility, administrative and legal regulation.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 12 місяців 2023 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 02.08.2024).
2. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 01.04.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n16> (дата звернення: 03.08.2024).
3. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 р. № 879. Дата оновлення: 26.0.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-%D0%BF#n120> (дата звернення: 04.08.2024).
4. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. Дата оновлення: 01.01.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 05.08.2024).
5. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ. Дата оновлення: 28.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/2344-14> (дата звернення: 05.08.2024).
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 19.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n104> (дата звернення: 07.08.2024).
7. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VІІІ. Дата оновлення: 18.05.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#n297> (дата звернення: 08.08.2024).
8. Н. П. Бортник, С. С. Єсімов. Правова регламентація заходів адміністративно-процесуального примусу. *Соціально-правові студії*. 2021. № 3 (13). С. 28-34. DOI: 10.32518/2617-4162-2021-3-28-34.
9. Пугач А. В. Класифікація заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2018. № 2. С. 99-104. DOI:10.31733/2078-3566-2018-3-98-104.
10. Ковалів М.В. Заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення Національною поліцією щодо водіїв, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*. 2023. № 3. С. 76-85. DOI: 10.32782/2311-8040/2023-3-10.