

[www.nbuu.gov.ua/portal/natural/vkhnu/Pravo/2008\\_819/30.pdf](http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/vkhnu/Pravo/2008_819/30.pdf)

7. Алексеева Ю. Объем правосубъектности господарських організацій [Електроний ресурс]. – Режим доступу: [www.nbuu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Pchdu/2008\\_1/12.htm](http://www.nbuu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Pchdu/2008_1/12.htm).

8. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435 // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.

9. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV // Відомості Верховної Ради України.-2003. - № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.

10. Васильев А. С., Подцерковный О. П., Степанова Т. В. О практическом разрешении вопросов совместного применения гражданского и хозяйственного кодексов Украины / А.С. Васильев, О.П. Подцерковный, Т.В. Степанова // *Правова держава*. –2004. – № 7. – С. 178-182.

11. Дорошева Е. Н. Хозяйственная деятельность неприбыльных организаций, ее виды и соотношение с предпринимательской деятельностью /Е. Н. Дорошева // *Вісник Донецького університету. Сер. В: економіка і право*. – 2002. – № 1. – С. 265 - 269.

12. Хозяйственный кодекс Украины: Комментарий / Под ред. Н. А. Саниахметовой. Изданиевторое. – Х.: «Одиссей», 2005. – 896 с.

13. Пашков В. Господарсько-правовий статус суб'єктів некомерційного господарювання та не господарюючих суб'єктів / В. Пашков // *Вісник Академії правових наук України*. –2008. – № 4 (55). – С. 143-153.

14. Налогообложение некоммерческих организаций: Сборник материалов. – .: «МП Леся», 2001. – 328 с.

15. Булатов С.В.Правовий статус установи як учасника господарських відносин: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04 / С.В. Булатов. – Донецьк, 2005. – 21 с.

УДК 351.743

### ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*Суходольський А.Ю.*, ад'юнкт кафедри організації служби та дізнання в підрозділах ДАІ Донецького юридичного інституту МВС України

Формування правової держави, зміцнення законності і правопорядку вимагає підвищення ефективності роботи всіх правових органів, в тому числі й органів внутрішніх справ.

У виконанні завдань і функцій, покладених на органи внутрішніх справ значна роль належить адміністративній діяльності, яка здійснюється адміністративно-правовими засобами.

Сучасний стан дорожнього руху характеризується високою інтенсивністю, залученням величезної кількості людей і колосальним збільшенням чисельності транспортних засобів. За цих обставин особливої актуальності набуває діяльність, спрямована на забезпечення безпеки дорожнього руху, попередження ДТП і зниження тяжкості їх наслідків, однією з найважливіших складових якої є державний контроль у сфері дорожнього руху.

Державний контроль у сфері дорожнього руху перш за все полягає у правозастосовній діяльності органів внутрішніх справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, яка спрямована на зміцнення дисципліни на транспорті, боротьбу з порушеннями правил, норм і стандартів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, запобігання дорожньо-транспортних пригод, захист особистих прав громадян, та визначається наступними нормативними документами: законодавством про дорожній рух, Кодексом України про адміністративні правопорушення та Інструкцією по організації провадження у справах про адміністративні порушення правил, норм і стандартів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та ін.

Незважаючи на те, що забезпечення безпеки дорожнього руху завжди було і залишається одним з першочергових напрямків діяльності держави, статистична інформація свідчить – кількість осіб, які загинули або постраждали у дорожньо-транспортних пригодах є досить високою (за 2010 р. в Україні скоєно 201 931 дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 4 083 особи і 37 401 – травмовано громадян [1]), хоча з 2009 року спостерігається тенденція щодо зниження статистичних показників за вказаними позиціями.

Враховуючи посилення заходів адміністративної відповідальності у цій сфері, головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах є низька правова культура та дисципліна учасників дорожнього руху, зневага до елементарних вимог безпеки та вимог законодавства (наприклад, зіткнення на залізничному переїзді автобуса з локомотивом під Марганцем Дніпропетровської області, внаслідок якого загинули 45 осіб; слідством встановлено, що у водія була підроблена медична довідка, а вікна автобуса були тоновані [2]).

Адміністративні стягнення, посідають одне з важливих місць серед різноманітних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, та є, фактично, найбільш дієвими заходами, але проблема полягає в тому, що застосування та реалізація деяких адміністративних стягнень на практиці має певні особливості та недоліки, які заважають в повній мірі реалізації покладених завдань та принципів – співвідносності проступку та покарання, невідворотності покарання, та ін.

Важливою складовою державного контролю у сфері дорожнього руху є інститут відповідальності, завданням якого є застосування в особливому процесуальному порядку до особи, яка вчинила правопорушення, засобів державного примусу, передбачених санкцією правової норми.

Необхідно відмітити, що дослідження інституту відповідальності у сфері дорожнього руху знаходиться в колі наукового інтересу таких вчених, як О.Ф. Андрійко, Т.О. Гуржій, Р.А. Калюжний, А.Т. Комзюк, О.О. Салманова, М.Ю. Веселов, Х.П. Ярмакі та інших. Однак рівень дослідженості факторів, які обумовлюють настання адміністративної відповідальності та накладання стягнень за вчинення порушень у сфері безпеки дорожнього руху, залишається недостатнім.

Метою відповідальності є перевиховання та покарання особи, яка порушила норму, а також поновлення порушених прав інших осіб з використанням специфічного впливу на поведінку людей, заснованого на організованій силі - державного примусу [3].

Проаналізувавши загальні риси юридичної відповідальності, можна зробити висновки, що адміністративна відповідальність є важливою складовою юридичної відповідальності, але разом з тим має певні особливості.

Так, визначення поняття «адміністративна відповідальність» в чинному законодавстві відсутнє, хоча воно дуже часто використовується. Сьогодні майже єдиним нормативно-правовим актом зміст якого дає змогу виділити класифікаційні ознаки адміністративної відповідальності з метою відмежування цього виду юридичної відповідальності від інших, є Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП).

Для адміністративної відповідальності визначальними є наступні ознаки:

- вчинення особою адміністративного правопорушення;
- процедура застосування адміністративної відповідальності є більш простою і оперативною, ніж у кримінальному процесі;
- застосування до винного правопорушника передбаченого нормами адміністративного права покарання, яке є адміністративним за своєю суттю;
- можливість застосування до правопорушників особливого виду державного примусу – адміністративних стягнень;

Узагальнення зазначених ознак адміністративної відповідальності дає можливість об'єднати їх в окреме поняття.

Адміністративна відповідальність як один із видів юридичної відповідальності є методом внутрішнього, державного примусового впливу на поведінку окремих осіб, винних у вчиненні адміністративного правопорушення, шляхом застосування передбачених встановлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права. Мета такого впливу - виховання громадян, формування в них звичок добровільного впевненого виконання вимог правових норм і правил, попередження вчинення адміністративних проступків та інших правопорушень.

Сутність адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у застосуванні судами, суддями та посадовими особами ОВС до водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також до посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг, споруд, адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права [4, с. 46].

Забезпечення безпеки дорожнього руху тільки профілактичними заходами є недостатньо дієвим, особливо з урахуванням правової культури суспільства в сучасних умовах. Адміністративно-правові норми були та залишаються найбільш дієвим заходом впливу на учасників дорожнього руху, але необхідною умовою ефективної дії правових норм є дотримання принципів справедливості, співвідносності вчиненого порушення та призначеного стягнення. Останні зміни у вітчизняному законодавстві, якими значно підвищено розміри штрафів у сфері безпеки дорожнього руху порівняно зі змінами 2001 р. [5], суттєво вплинули на стабілізацію та зниження рівня дорожньо-транспортної аварійності в Україні. Загальна кількість дорожньо-транспортних пригод порівняно з попередніми роками значно зменшилась. Але аналіз адміністративного судочинства, адміністративної практики підрозділів Державтоінспекції та виконаного провадження свідчить, що, не зважаючи на збільшення адміністративних санкцій та посилення заходів адміністративного примусу у відношенні до правопорушників, питання абсолютної реалізації адміністративних стягнень залишається відкритим.

Таким чином, заходи адміністративної відповідальності, тобто адміністративні стягнення, посідають одне з важливих місць серед різноманітних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Адміністративне законодавство встановлює систему адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху, більшість з яких постійно застосовується.

Перелік стягнень подано у ст. 24 КУпАП у такому порядку: від менш сурових до суворіших, а саме: попередження, штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, конфіскація предмета (спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв), позбавлення права керування транспортом, громадські роботи, адміністративний арешт.

Наявність у системі адміністративних стягнень різних за характером і ступенем тяжкості санкцій дає можливість зважити на суспільну небезпеку правопорушення та особу правопорушника. Таким чином, закон містить «щаблі» заходів впливу.

Усі названі стягнення тісно пов'язані. Їх насамперед об'єднує загальна мета: захист правопорядку, виховання осіб, що учинили адміністративні проступки, у дусі дотримання законів, а також попередження вчинення нових проступків як самими правопорушниками, так і іншими особами.

Кожне стягнення є покаранням, мірою відповідальності, призначеної за проступки, а застосування будь-якого стягнення означає настання адміністративної відповідальності і тягне для винного несприятливі юридичні наслідки.

Адміністративні стягнення, як правило, полягають у позбавленні або обмеженні прав чи благ. За вчинений проступок громадянин або позбавляється якогось суб'єктивного права (права керування транспортним засобом), тобто звужується його правоздатність, або на нього покладаються певні спеціальні обов'язки (сплата штрафу).

Адміністративне стягнення заподіює винному певні обмеження. Проте покарання не є самоціллю, воно є необхідним засобом виховання і запобігання правопорушенням. Стягнення – це запобіжний захід на шляху вчинення нових правопорушень з боку винного (індивідуальна превенція) і правопорушень з боку інших осіб (загальна превенція). Деякі стягнення запобігають правопорушенням не тільки своїм виховним впливом, а й позбавленням порушника можливості знову порушити закон.

Враховуючи вищевказане необхідно розрізнити стягнення, що мають тільки виправно-виховний вплив (штраф, громадські роботи), і заходи, які нарівні з виправно-виховним впливом створюють умови, що виключають можливість учинення нових правопорушень (конфіскація, оплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права керування транспортом).

Загалом, усі стягнення, будучи пов'язаними між собою, утворюють єдину систему, що базується на підставах і меті їх застосування, можливості їх взаємозаміни. У цьому процесі основним чинником є мета, передбачувана стягненням. Мету стягнення складають: покарання правопорушника, припинення протиправного вчинку, відновлення порушених правовідносин, виправлення правопорушника та попередження можливих із його боку нових проступків, а також відшкодування завданих проступком збитків.

Адміністративні стягнення накладаються компетентними органами і посадовими особами шляхом видання спеціальних індивідуальних актів, що мають примусовий характер. Примусовий вплив має бути справедливим, відповідати характерові проступку й особі правопорушника. Його тяжкість залежить від тяжкості проступку.

Попередження є морально-виховним заходом адміністративного стягнення, яке застосовують до осіб, що вчинили незначні порушення встановлених правил (якщо відсутня матеріальна шкода, правопорушення вчинено вперше, з необережності, є пом'якшуючі обставини тощо), та полягає в офіційному, від імені держави, осуді й осудженні вчиненого проступку, попередженні правопорушника про неприпустимість його повторення.

Внаслідок того, що попередження є найм'якшим адміністративним стягненням Адміністративним стягненням визнається лише таке попередження, яке було винесене в письмовій формі або зафіксоване іншим встановленим способом (ст.26 КУпАП), та лише у цих випадках тягне за собою наслідки, передбачені ст. 39 КУпАП.

Від попередження, як заходу адміністративного стягнення, слід відрізнити усне зауваження, що є заходом переконання.

Законодавство не допускає заміни інших санкцій попередженням.

В системі адміністративних стягнень в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху попередження, як вид стягнення, знайшло своє відображення у наступних статтях:

- ст. 125 КУпАП «Ініці порушення правил дорожнього руху» - як основний та єдиний вид стягнення;

- ч. 1 ст. 127 КУпАП «Непоко́ра пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїжджої частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху» - передбачається в санкції альтернативно зі штрафом;

- ч. 4 ст. 133 КУпАП «Перевезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях, а також задача у багаж чи до камери схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів» - в альтернативі зі штрафом.

Застосування у ст. 133 КУпАП санкції у вигляді попередження є досить суперечливим, навіть враховуючи, що у випадку тяжких наслідків особу буде притягнуто до кримінальної відповідальності, сам факт перевезення небезпечних речовин, або предметів вже є досить важким порушенням, яке навряд чи можна вважати незначним, особливо це питання набуває актуальності напередодні Євро-2012, коли велика кількість іноземних громадян із специфічним менталітетом та настроями буде знаходитись на території України, користуватися послугами автомобільного транспорту.

Найважливіший недолік при застосуванні попередження полягає у нехтуванні цим видом адміністративного стягнення як з боку посадових осіб органів, які повинні накладати це стягнення, так і з боку порушників. Це пов'язано насамперед з недосконалою системою обліку попереджень та відсутністю механізму впливу на осіб, які повторно вчинили аналогічне порушення, яка б дозволила застосовувати більш суворі стягнення.

Штраф – найпоширеніше адміністративне стягнення, яке передбачається практично за будь-яке адміністративне правопорушення, яке за своєю суттю є грошовим стягненням, що накладається на громадян, які вчинили адміністративне правопорушення, у порушника вилучається певна сума у власність держави, тим самим справляється вплив на його майнові інтереси.

В наш час розміри штрафів залежать від офіційно встановленого неоподаткованого мінімуму доходів громадян. В системі санкцій статей КУпАП, що передбачають відповідальність за порушення в сфері безпеки

дорожнього руху штраф є найпоширенішою санкцією. Штраф може застосовуватись як єдине стягнення, як основне стягнення з можливістю застосування додаткового стягнення, або як альтернативне стягнення відносно до попередження, позбавлення права керувати транспортним засобом, громадських робіт або адміністративного арешту.

В статтях особливої частини розділу II КУпАП частіш за все зазначається мінімальний і максимальний розмір ("від ... до ..."), мінімальна сума штрафу за порушення сфері безпеки дорожнього руху на сьогодні становить 34 грн (ч. 3 ст. 133-1 КпАП), максимальна складає 3400 грн (ч. 1 ст. 130 КпАП).

З прийняттям змін до КУпАП у 2008 році в частині підвищення відповідальності за порушення в сфері безпеки дорожнього руху, як свідчить статистика, значно скоротилась кількість вчинених адміністративних порушень і це безперечно, вкрай позитивне явище, але враховуючи значну розшарованість суспільства за майновими ознаками, можна спостерігати явище, коли розмір штрафу за одне й теж саме порушення для середньостатистичної особи є вкрай великим, та стає дієвим мотиватором недопущення правопорушення, а для особи з великим рівнем доходу не складає якоїсь проблеми.

Дуже актуальною в даному випадку є пропозиція міністру внутрішніх справ А.Могільова, який пропонує вилучати транспортний засіб у осіб, які керували транспортним засобом у стані сп'яніння. Під час аукціону власник авто отримає право купівлі, але 20% відсотків вартості авто повинен буде сплатити до бюджету в якості штрафу, саме тоді, на думку А.Могільова, можна казати про соціальну справедливість: тому що з «Жигулей» це складатиме 300 доларів, а з престижного авто – близько 20 тисяч доларів [7].

Оплатне вилучення транспортного засобу як вид адміністративного стягнення за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у: а) примусовому вилученні транспортного засобу у правопорушника; б) наступній його реалізації; в) передачі вирученої суми колишньому власнику за винятком витрат із реалізації вилученого предмета.

Це стягнення поширюється тільки на предмети, які стали знаряддям вчинення чи безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, та може застосовуватись лише щодо власника транспортного засобу за рішенням суду і є мірою адміністративної відповідальності майнового характеру.

КУпАП передбачає можливість застосування оплатного вилучення транспортних засобів за повторне протягом року керування транспортним засобом особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, передачу керування транспортним засобом особі в стані сп'яніння та відмову від проходження огляду на стан сп'яніння (ч. 2 ст. 130 КпАП), за третє протягом року вчинення вищевказаних діянь (ч. 3 ст. 130 КпАП), а також за повторне протягом року керування цими засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими в установленому порядку, без номерного знака чи з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, або з номерним знаком, закріпленому у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів, перевернутим чи неосвітленим (ч. 6 ст. 121 КпАП).

Першочергова мета цього стягнення – позбавити порушника права володіння предметом (транспортним засобом), який ним використовується незаконно або з порушенням загальнообов'язкових правил користування, встановлених законодавством.

За ознакою оплатності стягнення, передбачене ст. 28, відрізняється від іншого адміністративного стягнення — конфіскації предмета, що став знаряддям вчинення чи безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення.

Конфіскація предмета, який став знаряддям учинення правопорушення стосовно порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачена лише санкцією ст. 122-5 КУпАП у випадку порушення визначеного порядку встановлення і використання на транспортних засобах спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв як додатковий вид стягнення разом із штрафом.

Конфіскація завжди має спеціальний характер та провадиться тільки щодо речей, безпосередньо зв'язаних із проступком і прямо вказаних у законі.

Позбавлення особи спеціального права, а у випадку стягнень, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху - права керування транспортними засобами – є досить дієвим видом стягнення. Суть цього стягнення полягає в позбавленні наданого особі права керування транспортним засобом на строк до 10 років. Це стягнення передбачено перш за все за грубі порушення, або за порушення, які вчиняються систематично.

Позбавлення права керування транспортним засобом може бути застосовано лише в судовому порядку як безальтернативне у санкції статті, або може бути замінено штрафом, громадськими роботами, адміністративним арештом, також як це стягнення може виступати основним з можливістю приєднання додаткового у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу.

Позбавлення права управління транспортними засобами не може бути застосовано до осіб, які користуються цими засобами у зв'язку з інвалідністю (ч. 2 ст. 30 КпАП), за винятком випадків управління транспортними засобами інвалідами в стані сп'яніння, у разі невиконання вимоги працівника міліції про зупинку транспортного засобу, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є, ухилення від огляду на наявність якогось із вищевказаних видів сп'яніння.

Адміністративний арешт — найсуворіше адміністративне стягнення, яке застосовується згідно з ч. 1 ст. 32 КпАП лише у виняткових випадках за окремі види правопорушень, які характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпеки.

У 2008 року законодавець вперше передбачив цей вид адміністративного стягнення за наступні

правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху:

- порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів (ч. 3 ст. 121);
- залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4);
- керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ч. 1, 2, 4 ст. 130).

Законодавець встановлює вичерпний перелік осіб, до яких забороняється застосовувати адміністративний арешт: вагітні жінки; жінки, які мають дітей у віці до 12 років; неповнолітні; інваліди першої та другої груп. Застосування адміністративного арешту не тягне судимості, не є підставою для звільнення з роботи і не перериває виробничого стажу, однак заробітна плата за місцем постійної роботи на час перебування під арештом не виплачується.

Враховуючи, що адміністративний арешт є найсуворішим заходом адміністративної відповідальності, в санкціях відповідних статті завжди передбачений альтернативний вид адміністративного стягнення: штраф, позбавлення права керування транспортним засобом або громадські роботи.

Адміністративне стягнення у вигляді громадських робіт внесене змінами до Кодексу України про адміністративні правопорушення від 24 вересня 2008 р.

Громадські роботи полягають у виконанні порушником правил дорожнього руху у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування. Громадські роботи не можна призначати вагітним жінкам, інвалідам першої або другої групи, особам, які досягли пенсійного віку, та особам, на яких поширюється дія дисциплінарних статутів або спеціальних положень про дисципліну.

Основною перевагою вказаного адміністративного стягнення є можливість впливу на порушника, матеріальне становище якого не дозволяє сплатити штраф у зв'язку з певними обставинами (відсутність постійної роботи, занадто великий розмір штрафу, передбачений статтею та ін.), разом з тим порушник своєю безоплатною працею компенсує суму штрафу. Також громадські роботи мають великий виховний аспект, але контроль за виконанням цього стягнення потрібно встановлювати на більш високому рівні.

Разом з тим, громадські роботи сьогодні набули поширення у багатьох країнах світу, та засвідчили велике профілактичне значення вищезазначеного заходу, його високу ефективність.

Аналізуючи адміністративні стягнення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, можна зробити висновки, що прийняття змін до Кодексу про адміністративні правопорушення України у 2008 році в цілому позитивно вплинуло на кількість правопорушень у вказаній сфері, та є доцільним. Адміністративно правові норми були та залишаються найбільш дієвим правовим засобом забезпечення безпеки дорожнього руху, але разом з тим включення нових санкцій у статті потребує вивчення та розробки механізму їх ефективного впровадження.

## РЕЗЮМЕ

Розглянуто та проаналізовано особливості адміністративного законодавства за порушення в сфері безпеки дорожнього руху. Особливу увагу приділено питанням застосування адміністративних стягнень у вигляді оплатного вилучення транспортного засобу та громадських робіт.

## РЕЗЮМЕ

Рассмотрены и проанализированы особенности административного законодательства за нарушение в сфере безопасности дорожного движения. Особое внимание уделено вопросам применения административных взысканий в виде оплатного изъятия транспортного средства и общественных работ.

## SUMMARY

Review and assess the features of administrative law for the violation of road safety. Particular attention is paid to the application of administrative penalties in the form of oplatnogo seizure of the vehicle and public works.

## СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Дорожньо-транспортні пригоди : статистичні дані Департаменту ДДАІМВС України за 2010 р. -К. : ДДАІМВСУ, 2010.
2. ДТП на залізничному переїзді у Марганці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mns.gov.ua/news/18661.html>
3. О. В. Зайчук, Н. М. Оніщенко Теорія держави і права Академічний курс Підручник Київ.:Юрінком Інтер,2006 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ebk.net.ua/Book/law/zaychuk\\_tdp/part3/2405.htm](http://ebk.net.ua/Book/law/zaychuk_tdp/part3/2405.htm)
4. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук / О. Ю. Салманова ; Нац. ун-т внутр. справ - Х., 2002. - 200 с.
5. Закон України № 586-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України стосовно вдосконалення регулювання відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення : за станом на 15 січ. 2011 р. - Х. : Одиссей, 2009. - 311с- (Закони України).
7. Могилев будет отбирать машины у пьяных водителей[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bagnet.org/>