

УДК 343.9:343.346(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/chern.v5.2023.17>

І. О. Христич
кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України
orcid.org/0000-0001-7494-7289

ПРОБЛЕМИ ЗМІНИ МЕТОДИЧНИХ ПІДХОДІВ ЩОДО ОБЧИСЛЕННЯ КІЛЬКОСТІ ПРАВопорушень у сфері безпеки дорожнього руху ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ¹

У статті розглянуті питання щодо стану кількості зареєстрованих та облікованих кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які притаманні усім країнам світу. Проаналізовано офіційні статистичні дані за 10 місяців 2022 та 2023 рр. На жаль, на сучасному етапі незважаючи на зменшення кількості населення, яке зараз приживає на території України вчинених дорожньо-транспортних пригод збільшується. Хоча підкреслено, що методика обчислення їх має багато недоліків, тому не відображає в повному обсязі реальні обсяги вчинення цих правопорушень.

Підкреслено, що під впливом великомасштабної агресії Росії проблема поповнення та зміни парку автомобільного транспорту в Україні стала першочерговою, тому що більшість перевезень в сучасних умовах в Україні відбувається автомобільним транспортом. Але, на жаль, цей процес відбувається в першу чергу за рахунок вживаних автомобілів.

В статті проаналізовано, що вчинення дорожньо-транспортних пригод завдає збитки не тільки учасникам дорожнього руху, а й особам, які не є його учасниками, а й зовсім сторонніми об'єктами, таким як магазини, електричні стовпи, огорожі, біотуалети, світлофори, дерева, відбійники, рекламні банери, тощо.

Підкреслено основні напрямки проблеми встановлення реальних обсягів вчинених дорожньо-транспортних пригод, без яких неможливо ні встановлення обсягів шкоди, які вони завдають, ні розробка реальних заходів по зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод, що робиться у більшості країн світу. При цьому обсяги шкоди у більшості країн світу підраховуються щорічно.

Підкреслено, що в Україні відсутні як обґрунтована економічна оцінка вартості життя, здоров'я та завданої економічної шкоди від ДТП, так і сучасна система збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками.

Запропоновано, що доцільно передати до Державної служби статистики України функцію організації та ведення обліку дорожньо-транспортних пригод і тяжкості їх наслідків.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, офіційні статистичні дані, кількість ДТП, автофіксація правопорушень, штрафні бали для водіїв, штучний інтелект, Державна служба статистики.

Khrystych I. O. ISSUES WITH CHANGING METHODOLOGICAL APPROACHES TO CALCULATING THE NUMBER OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION IN UKRAINE

The article addresses issues related to the state of the number of registered and accounted criminal offenses in the field of road safety, which are common to all countries of the world. An analysis of official statistical data for 10 months of 2022 and 2023 has been conducted. Unfortunately, at the current stage, despite the decrease in the population currently living in the territory of Ukraine, the number of road traffic accidents is increasing. Although it is emphasized that the methodology for calculating them has many shortcomings, therefore it does not fully reflect the real volumes of these offenses.

It is emphasized that under the influence of Russia's large-scale aggression, the issue of replenishing and changing the fleet of motor vehicles in Ukraine has become a priority, as most of the transportation in modern conditions in Ukraine is carried out by motor vehicles. Unfortunately, this process is primarily due to used cars.

The article analyzes that the commission of road traffic accidents causes damage not only to participants in road traffic but also to persons who are not participants, and even to completely external objects, such as shops, electric poles, fences, portable toilets, traffic lights, trees, guardrails, advertising banners, etc.

The main directions of the problem of establishing the real volumes of committed road traffic accidents are emphasized, without which it is impossible to establish the volumes of damage they cause, nor to develop real measures to reduce the number of road traffic accidents, which is done in most countries of the world. At the same time, the volumes of damage in most countries of the world are calculated annually.

It is emphasized that in Ukraine there is a lack of both a substantiated economic assessment of the value of life, health, and damage caused to the economy by traffic accidents, as well as a modern system for collecting information about road traffic accidents for all necessary key indicators.

It is proposed that it would be appropriate to transfer the function of organizing and maintaining the record of road traffic accidents and the severity of their consequences to the State Statistics Service of Ukraine.

Key words: road traffic accidents, official statistical data, number of RTAs, automatic recording of offenses, penalty points for drivers, artificial intelligence, State Statistics Service.

¹ Публікація підготовлена у межах виконання в НДІ ВПЗ імені акад. В. В. Сташиса НАПрН України фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», номер державної реєстрації 0120U10561.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортні пригоди притаманні усім країнам світу. Щороку на дорогах світу гинуть 1,25 мільйона людей, а ще 50 мільйонів людей дістають травми. На жаль, в Україні їх наслідки дуже істотні. Кількість дорожньо-транспортних пригод в нашій країні, які мають смертельні наслідки вчетверо більше ніж в країнах Європейського Союзу. Так було ще й до початку великомасштабної агресії Росії проти України. При цьому необхідно звернути увагу, що офіційні статистичні дані вказують на те, що існують серйозні недоліки в системі обліку дорожньо-транспортних пригод в Україні. Тому існуюча статистична інформація не дає змоги об'єктивно оцінити реальну кількість дорожньо-транспортних пригод, а тим паче розробити методiku їх встановлення.

Загально відомо, що ризик загибелі особи найбільш виражений при пересуванні саме автомобільним транспортом. Останній у 12 разів небезпечніший за морський і річковий, у 3 рази – за залізничний і в 1,5 рази – за повітряний транспорт. На жаль, останнім часом помітною є тенденція до зростання кількості дорожньо-транспортних правопорушень в Україні особливо автомобільним транспортом, обсяги перевезень якого є дуже значними в умовах воєнного стану. При цьому багато за цей стан було ввезено уживаних авто, що також впливає на підвищення рівня небезпеки дорожнього руху в Україні.

При цьому відомо, що при швидкості в 30 км/год, водій повинен побачити ситуацію і прийняти рішення про гальмування за 16 метрів до пішохода, а на швидкості 50 км/год ця відстань складає 35 метрів. Необхідно також мати на увазі, що на мокрому асфальті гальмівний шлях збільшується на 25%, а при ожеледиці на 50%. При русі на швидкості в 60 км/год водій зможе прийняти рішення, до того як натисне на гальмо, пройшовши в середньому 25 метрів, що в рамках міської вулиці гарантує летальний результат. Встановлено також, що при наїзді автомобіля на пішохода при швидкості 20 км/год він найчастіше отримує легку травму, при швидкості від 20 до 30 км/год – травму без тяжких наслідків, при швидкості 30–40 км/год можливі випадки інвалідності та смерті, при швидкості 40–50 км/год ці випадки інвалідності та смерті частішають, а при швидкості 55 км/год і більше летальний результат практично неминучий.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в аспекті адміністративної чи кримінальної відповідальності досліджувалася такими вченими: А.М. Бабенко, Ю.П. Битяк, В. І. Борисов, В. І. Василенко, В.М. Гаращук, С. В. Гізімчук, О.М. Джужа, В.І. Жульов, В.А. Мисливий та ін. Кримінологічні досліджен-

ня у цій сфері проводилися В. С. Батиргарєєвою, К. О. Полтавою та є предметом наукових інтересів науковців відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, а саме: В. В. Голіни, Б. М. Головкина, Ю. Б. Данильченка, А. В. Калініної, М. С. Кисельової, М. Г. Колодяжного, О. В. Новікова, І. О. Христинч, С. В. Панової, С. С. Шрамко. Попри вагомий внесок дослідників у розв'язання проблемних питань, що виникають у сфері безпеки дорожнього руху, залишаються невирішеними питання, щодо розробки методики обчислення реального обсягу кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Метою статті є розробка методики встановлення рівня дорожньо-транспортних пригод та прогнозування зменшення їх на території України.

Виклад основного матеріалу. Ще у 2010 р. Світовий банк повідомив, що Україна втрачає 5 млрд. доларів на рік через дорожньо-транспортні пригоди [1]. У 2016 р. тодішній керівник «Укравтодору» Славомир Новак заявив, що ДТП завдають Україні збитків у розмірі 1,5–2,5% ВВП. При цьому маються на річ йде лише про ті ДТП, які офіційно зареєстровані.

Дослідження показали, що дорожньо-транспортні пригоди стаються через те, що водії, пасажери, велосипедисти, пішоходи порушують правила дорожнього руху, працівники автотранспортних підприємств – правила технічної експлуатації транспортних засобів, а також через поганий контроль за станом доріг та організацією регулюванню вуличного руху.

При цьому тривалий час вважалося, що погане дорожнє покриття істотно впливає на кількість вчинених дорожньо-транспортних пригод. Але проведена до початку великомасштабної воєнної агресії зі сторони України урядова програма «Велике будівництво», яка була ініційована Президентом України В. Зеленським у березні 2020 р. не підтвердила цього висновку. Метою програми було покращення транспортної, освітньої, соціальної та спортивної інфраструктури. Завдяки Національній програмі «Велике будівництво» за два роки в Україні вдалося оновити й побудувати понад 14 тис. км автомобільних доріг. Було оновлено й побудовано понад 40% основної мережі доріг України, які з'єднують великі та маленькі міста, всі важливі українські регіони. Але це істотно не вплинуло на рівень офіційно зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод. Тим паче, що цей проект під час воєнного стану різко пригальмував у 2022 р. За перші дев'ять місяців 2022 р. до державного дорожнього фонду надійшло 16,7 млрд грн. Це, за даними Рахункової палати, складо 15,6% від річного плану надходжень. Тому, що для порівняння: за такий же період 2021 р. наповнення дорожнього фонду складало 93,3 млрд грн.

Інакше кажучи, дорожні роботи під час воєнного стану проводяться. Зрозуміло, коли це йде про територію такого регіону, як Харківська область, в якій станом на 26 жовтня 2023 р. в наслідок російських обстрілів знищено 70% комунальних автобусів, 50% трамваїв і понад 25% тролейбусів. То результати дуже значні. Так станом на 15 листопада 2023 р. впродовж цього року капітально відремонтовано понад 75,4 кілометра доріг та 8 мостів в першу чергу в деокупованих громадах. (Частина Харківщини до цих пір окупована). Але зовсім не припустимо, коли ці роботи не є першочерговими під час воєнного стану. Тому дуже вірне рішення, що у 2024 р. усі кошти з дорожнього фонду будуть перенаправлені на потреби безпеки і оборони. При цьому дороги, які є необхідними для військових потреб, будуть фінансуватися з резервного фонду уряду.

Під час епідемії COVID-19 у нашій країні також не фіксувалося, як у всьому світі, зменшення вчинення ДТП.

Проблеми з реєстрацією та обліком дорожньо-транспортних пригод, як і інших кримінальних правопорушень, в Україні існують давно. Багато хто з вчених вважали, що введення в дію у 2012 р. Кримінального процесуального кодексу і Єдиного реєстру кримінальних правопорушень істотно покращить реєстрацію усіх вчинених кримінальних правопорушень, але цього не відбулося. Тому зараз на базі офіційних статистичних даних ми маємо два показники зареєстровано і обліковано кримінальних правопорушень, які між собою істотно відрізняються [2, с. 57]. Тому у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. зазначається про недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод та неналежну якість статистичної інформації [3].

Підтримуючи точку зору вчених, що аналізувати статистичні дані треба за нетривалий термін часу, спираючись на дані Патрульної поліції Національної поліції України можемо з'ясувати, що кількість дорожньо-транспортних пригод за 10 місяців 2023 р. збільшилась порівняно з 10 місяцями 2022 р. на 32,3% (14925 до 19743) [4]. При цьому і кількість травмованих зросла на 33% (із 18632 осіб до 24774 особи) [4]. При цьому цей приріст притаманний кожному дню тижня. Це показує, що кожного дня практично однаково зростає кількість вчинених та зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод.

На жаль, офіційні статистичні дані свідчать про те, що більшість ДТП з потерпілими відбувається саме на вулицях та дорогах населених пунктів, в зв'язку з чим питання правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху саме у населених пунктах є вкрай актуальним. Хоча це також свідчить що ці дорожньо-транспортні при-

годи потрапляють до статистики. А ті, що вчиняються за межами населених пунктів значно рідше потрапляють до статистичних звітів, особливо якщо потерпілі вважають, що вони отримали легку травму.

Дорожньо-транспортні пригоди здатні завдати шкоди не лише учасникам дорожнього руху, а й іншим особам. Непоодинокими є випадки руйнування будівель та споруд осіб, помешкання яких знаходяться в безпосередній близькості від автомобільних доріг та вулиць. При цьому, мешканці таких будівель та споруд інколи отримують травми внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, не будучи учасником дорожнього руху. В умовах воєнного стану такими об'єктами інколи стають блокпости, на яких гинуть військові. Зрозуміло, що вина водія в такому разі повністю присутня. Інколи транспортні засоби в'їжджають в магазини, електричні стовпи, огорожі, біотуалети, світлофори, дерева, відбійники, рекламні банери, тощо.

Крім того під впливом агресії Росії проблема поповнення парку автомобільного транспорту в Україні стала першочерговою, тому що більшість перевезень в сучасних умовах в Україні відбувається автомобільним транспортом. При цьому важко сказати, скільки росіяни на сьогодні знищили і скільки ще знищать на території України автомобілів та інших транспортних засобів. Тому відповідно до сучасних вимог були прийняті постанови Кабінету Міністрів України № 19 від 04.03.2022 [5] і № 273 від 13.03.2022 [6]. Хоча приймаючи перелічені законопроекти [5; 6], необхідно було б чіткіше визначити, які транспортні засоби ми хотіли б, в першу чергу, отримати, щоб поповнити транспортні засоби для супротиву російській агресії. Тому що така невизначеність призвела до того, що офіційно з 9 квітня по 15 травня 2022 р. за пільговими умовами було ввезено 76,5 тисяч автомобілів, і в першу чергу, преміум класу. Бюджет країни недоотримав за митні платежі 8,5 млрд. гривень. Тому з 1 липня 2022 р. припинила діяти норма про «нульове розмитнення», яким встигло скористатися багато українців.

Одним з основних напрямків реального встановлення обсягів вчинених дорожньо-транспортних пригод є їх фіксація. Закон, яким було врегульовано питання притягнення до відповідальності із застосуванням засобів фотозйомки (відеозапису) порушень було прийнято ще 2017 р. [7; 8]. Тому деякі вчені вважали що збільшення кількості зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод відбулося після того, як на більшості автомагістралей було встановлено камери відеозапису.

Після початку воєнної агресії з боку Росії у лютому 2023 р. усі камери було відключено. Крім того з урахуванням навантаження на службу поліції, було офіційно дозволено, що якщо внаслі-

док дорожньо-транспортної пригоди немає потерпілих осіб, а є тільки матеріальні збитки, завдані транспортним засобам, то можна було не повідомляти про ці пригоди в органи поліції. Це тривало недовго, вже наприкінці квітня 2022 р. патрульна поліція повернулася до посиленого контролю за дотриманням правил дорожнього руху, оскільки зросла кількість випадків дорожньо-транспортних пригод з потерпілими та загиблими.

Зараз поступово, там де це можливо, відновлюють роботу прилади автофіксації правопорушень правил дорожнього руху. Загалом по Україні, починаючи з 11 серпня 2023 р., працюють 215 комплексів автофіксації порушень правил дорожнього руху. Частина з них працювала до повномасштабної війни, частину – вводять в експлуатацію лише зараз. До кінця 2023 р. на дорогах мають встановити ще 220 таких приладів.

Лише через рік після початку воєнного вторгнення, наприклад, в Харкові запрацювали перші ліхтарі освітлення пішохідного переходу. Таке покращення освітлення, повинно позитивно вплинути на стан дорожньо-транспортних пригод, їх зменшення.

Крім того, необхідно піднімати рівень підготовки майбутніх водіїв. Так, в липні 2023 р. внаслідок пілотного проекту в 4 областях України з першого разу здали теорію 25% (з 10963 учасника), практику лише 33% (з 12263 учасника).

Усе це підкреслює проблему встановлення реальних обсягів, а без цього неможливо ні встановлення обсягів шкоди, які завдають дорожньо-транспортні пригоди, ні розробки реальних тенденцій зменшення їх, що робиться у більшості країн світу.

Зупинимося на основних напрямках, які необхідно застосувати з метою зменшення кількості вчинених дорожньо-транспортних пригод і покращення їх обліку.

По-перше, це підвищення рівня підготовки водіїв. Зараз відбувається систематична зміна практики видачі посвідчень водія. Вважаємо, що в цьому напрямку буде досягнуто відповідний прогрес.

По-друге, необхідно істотно розширювати автофіксацію правопорушень у сфері безпеки дорожньо-транспортних пригод. Вважаємо, що доцільно функцію організації та ведення обліку дорожньо-транспортних пригод і тяжкості їх наслідків передати до Державної служби статистики України, про що неодноразово підкреслює автор даної публікації та інші вчені [9, с. 71].

По-третє, існування великого парку застарілих транспортних засобів, які не обладнанні ніякими технічними засобами попередження вчинення дорожньо-транспортних пригод. Хоча їх наявність ще не гарантує повністю безпеки дорожнього руху. Ці пристрої повинні бути в справному стані.

По-четверте, необхідно ширше застосувати пристрій блокування запалювання (Ignition Interlock Device – IID), який частіше називається алкозамком або алкоблокатором, який спрямовано на недопущення управління транспортним засобом особою у стані алкогольного сп'яніння. Це обладнання представляє собою спеціальний інтерфейс (елементи управління і контролю), інтегрований у бортовий комп'ютер автомобіля і відповідальний за тестування водія на предмет визначення у його крові рівня вмісту алкоголю. Для цього передбачений спеціальний алкотестер, підключений до функціоналу транспортного засобу. У разі перевищення у водія дозведеного рівня алкоголю двигун автомобіля не запуститься. Бортовий комп'ютер останнього фіксує показники тестувань, відмови від їх проходження, а також спроби фальсифікації. Для уникнення випадків залучення до тестування сторонніх тверезих осіб, система може вимагати повторного проходження перевірки через деякий час [10].

По-п'яте, це нарахування штрафних балів. Україна до початку воєнної агресії почала застосовувати цю методику, але під час воєнного стану ця практика повністю не застосовується. Хоча в більшості країн Європи на водія після вчинення певного дорожнього правопорушення автоматично списується чи нараховується певна кількість штрафних балів. Коли ця кількість перевищує відповідний ліміт водій або позбавляється права управління автомобілем, або здає знову іспит на знання правил дорожнього руху. Нам необхідно врахувати цю практику і ширше застосувати її в нашій країні.

Ми зупинилися лише на основних напрямках щодо поліпшення обліку дорожньо-транспортних пригод в Україні. Їх значно більше можна нарахувати.

В цілому сучасний варіант системи, на наш погляд, це: «штучний інтелект – транспортний засіб – середовище руху – правове середовище», що створює реальні передумови для зниження впливу «людського фактору» на причини аварійності. Адже з кримінально-правової і кримінологічної позицій, при певному обмеженні ролі водія у сфері дорожнього руху, можна прогнозувати суттєве її позбавлення від протиправної поведінки і помилкових рішень людини, які призводять до настання злочинних наслідків. Тому безпілотний автотранспорт може стати фактором, що слугуватиме докорінному зниженню аварійності у світі. [11, с. 56].

Упровадження штучного інтелекту в сферу дорожнього руху може позбавити її від таких небезпечних порушень, як керування транспортним засобом у стані сп'яніння, хворобливому, стомленому стані чи під впливом певних медичних препаратів [11, с. 56].

В цілому це дасть змогу підтримати тенденції до істотного зменшення кількості вчинених дорожньо-транспортних пригод в Україні.

Висновки. Фактичні статистичні дані не дають змоги встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в Україні. Проблема існує, про неї говорять, але вона нікуди не зникає і навіть не має тенденцій до зниження особливо на сучасному етапі існування держави. А це призводить до того, що в Україні відсутні як обґрунтована економічна оцінка вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від ДТП, так і сучасна система збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками.

Отже, ситуація, що склалася у сфері дорожнього руху, свідчить про необхідність досконального вивчення та встановлення рівня латентності злочинів у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху на вітчизняних дорогах.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної безпеки держави. Тому вивчення латентності даних злочинів повинна досліджуватися у вигляді офіційних загальнодержавних опитувань.

Доцільно функцію організації та ведення обліку дорожньо-транспортних пригод і тяжкості їх наслідків передати до Державної служби статистики України.

Література

1. Звіт Протистояння смерті на колесах: забезпечення безпеки дорожнього руху в Європі та Центральній Азії /Світовий банк. – 2009 р. –URL: <https://web.worldbank.org/archive/website01313/WEB/IMAGES/DEATHONW.PDF>

2. Кримінологія: підручник/[Б. М. Головкін, В. В. Голина, О. В. Лисосед та ін.]; за заг. ред. Б. М. Головкіна. – Харків: Право, 2020. – 384 с.

3. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабміну України №430-р від 30.05.2018 р. зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.

4. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 30.10.2023: ДТП 9-2023. *Сайт Патрульної поліції України*. URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.

5. Про внесення змін до порядку, затверджених постановами Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 і від 11 листопада 2009 р. № 1200: Постанова Кабінету Міністрів України № 190 від 04.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/190-2022-%D0%BF#n9>.

6. Про внесення змін до пункту 16 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і 109 моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України № 273 від 13.03.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273-2022-%D0%BF#n2>.

7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21.12. 2017 р. № 2262-VIII. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2018, № 15, ст. 120. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19#Text>.

8. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11. 2017 р. № 833. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF#Text>

9. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. Проблеми законності. 2022. Вип. 156. С. 52–75. doi: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>.

10. Ignition interlock device. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Ignition_interlock_device.

11. Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортної злочинності// Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності. Матеріали науково-практичного онлайн-семінару (м. Харків, 5 листопада 2020 р.). Харків «Право», 2020. – 112 с.; с. 55–60.