

УДК 343.9.01:343.343

## ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ ЗАГАЛЬНОСОЦІАЛЬНОГО ТА СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНОГО ЗАПОБІГАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИЙ ЗЛОЧИННОСТІ

К.О. Полтава, аспірантка, Національний університет  
«Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»

*Анотація.* Досліджено проблему застосування кримінологічних заходів запобігання автотранспортній злочинності.

*Ключові слова:* автотранспортна злочинність, транспортні злочини, запобігання автотранспортним злочинам.

## ПРИМЕНЕНИЕ МЕР ОБЩЕСОЦИАЛЬНОГО И СПЕЦИАЛЬНО-КРИМИНОЛОГИЧЕСКОГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Е.А. Полтава, аспирантка, Национальный университет  
«Юридическая академия Украины имени Ярослава Мудрого»

*Аннотация.* Исследована проблема применения криминалогических мер предупреждения автотранспортной преступности.

*Ключевые слова:* автотранспортная преступность, транспортные преступления, предотвращение автотранспортных преступлений.

## APPLICATION OF GENERAL SOCIAL AND SPECIAL-CRIMINOLOGICAL PREVENTION MEASURES OF TRANSPORT CRIME

K. Poltava, post graduate, National University  
«Yaroslav the Wise Law Academy of Ukraine»

*Abstract.* The article deals with the problem of applying criminological measures to prevent transport crimes.

*Key words:* transport crime, traffic offenses, preventing of transport crimes.

### Вступ

Конституція України визнає найвищою соціальною цінністю в Україні життя, здоров'я та безпеку людини. Резолюція Генеральної асамблеї ООН «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху» затвердила концепцію, згідно з якою не можна досягати мобільності ціною здоров'я та життя людей. І в той же час висока аварійність на автомобільному транспорті та тяжкі втрати притаманні для України: відносна кількість загиблих у 7–10 разів є більшою, ніж у розвинених країнах [1].

### Аналіз публікацій

Порушення правил дорожнього руху спричиняє тяжкі наслідки здоров'ю та життю, вагомі матеріальні збитки. Тому проблема відпрацювання ефективних та дієвих заходів запобігання порушенням правил дорожнього руху потребує нагального дослідження та розв'язання [2].

Вивченням даної проблематики у різні часи займалися такі науковці як Б.Ю. Бурбело, А.П. Головін, В.І. Жульов, В.Г. Ковальов,

В.А. Мисливий, В.І. Осадчий, А.І. Перепелиця, С.І. Саєнко, А.О. Сабакарь, В.П. Тихий, М.Л. Шелухін та ін.

### Мета і постановка задачі

Багатопланова характеристика необережних злочинів вимагає і специфічної системи заходів щодо їх запобігання. По-перше, на відміну від умисних діянь, переважне значення в механізмі необережних злочинів мають ситуативні чинники, що припускає найбільш перспективний і значущий характер саме запобіжних заходів. По-друге, злочинній необережності властиві специфічні особливості злочинної діяльності, характерні для умисних злочинів. Зазначені обставини багато в чому зумовлюють специфіку форм і методів запобігання злочинам, вчиненим з необережності.

### Заходи запобігання злочинності

Слід розрізняти такі заходи запобігання злочинності:

- загальносоціальні заходи;
- спеціально-кримінологічні заходи;
- індивідуальні заходи запобігання [3].

Крім того, окремим рівнем запобігання злочинності є віктимологічна профілактика.

Загальносоціальне запобігання автотранспортній злочинності спрямоване на здійснення заходів, здатних глобально впливати на явища і процеси, які детермінують прояви і цієї злочинності. Слід підтримати думку вчених, які стверджують, що загальносоціальне запобігання злочинності є і буде залишатися найважливішим аспектом соціальної політики держави [4]. Загальносоціальному запобіганню автотранспортній злочинності притаманна та особливість, що його здійснення проводиться не заради протидії даній злочинності, а для суттєвого і поступового зменшення «поля» криміногенних впливів на прояви автотранспортної злочинності. Мова йде саме про зниження рівня автотранспортної злочинності, але аж ніяк не про її викорінення: це просто неможливо зробити і, звичайно, цей вид злочинності (як і вся злочинність), причому якраз у сфері використання техніки, існує у всіх багатих і процвітаючих країнах. Постійне технічне відставання та його подолання – це зовсім не кримінологічні, а загальносоціальні, історичні проблеми [5].

Загальносоціальні заходи запобігання автотранспортній злочинності можна розділити на три групи:

1. Заходи впливу на людину. Мається на увазі осіб, які мають відношення до управління автотранспортом та пішоходів, з метою недопущення ними порушень Правил дорожнього руху, що можуть призвести до загибелі людей і тяжких тілесних ушкоджень. Серед заходів позитивного впливу на людину можна назвати:

- посилення технічного й організаційного контролю з боку інспекторів ДАІ, притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил безпеки, а у випадках вчинення злочинів проти безпеки дорожнього руху – до кримінальної;
- проведення виховної роботи: роз'яснення, які порушення правил безпеки і до яких наслідків можуть привести, яка відповідальність передбачена законодавством за такого роду правопорушення; формування ймовірного мислення, яке дозволяє правильно оцінювати особистий негативний досвід (порушення правил безпеки в минулому, що залишилося безкарним і не спричинило негативних наслідків, не гарантує відсутності тяжких наслідків та безкарності при аналогічних порушеннях в майбутньому);
- профілактика пияцтва і наркоманії. Відповідно до проведених нами досліджень 12,5 % водіїв та 33,5 % пішоходів знаходились від впливом алкоголю під час автопригоди. Характер порушень правил руху, допущених водіями, які вживають спиртне, наркотики та інші одурманювальні засоби, помітно відрізняється від тих самих порушень, вчинених тверезими людьми. Вони є більш злісними, а в кінцевому рахунку, і найбільш суспільно небезпечними. Тому результати боротьби з алкоголізмом і наркоманією прямо пропорційно впливатимуть на рівень автотранспортних злочинів.

2. Підвищення конструктивної безпеки технічних засобів:

- аналіз найпоширеніших помилок і порушень правил безпеки при експлуатації автотранспортного засобу;
- виявлення вузлів і механізмів, найбільш вразливих по відношенню до факторів аварійності (заклинювання дверей автомобілів при аваріях). На підставі цих досліджень розробляються нові технічні рішення, що зводять до мінімуму негативні наслідки аварій і

нешасних випадків. Наприклад, всі автомобілі, вироблені в США, оснащуються подушками безпеки, які при зіткненні миттєво наддуваються і дозволяють водію і пасажирам уникнути серйозних травм.

3. Заходи, які забезпечують безпечну експлуатацію джерела підвищеної небезпеки. До заходів, що забезпечують безпечну експлуатацію джерел підвищеної небезпеки, може бути віднесене поліпшення середовища, в якому експлуатується транспортний засіб. Це, передусім, поліпшення доріг: усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо. Крім того, до цієї групи заходів може бути віднесене поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху. Наприклад, в західноєвропейських країнах найбільш великі магістралі оснащені прихованими телекамерами, які автоматично фіксують транспортні засоби, що перевищують встановлену швидкість (записують на плівку швидкість, час і номерний знак автомобіля) [6].

Необхідна розробка і втілення в життя заходів впливу на особистість учасників дорожнього руху, причому першочерговим об'єктом запобігання повинні виступати саме ті групи водіїв, які мають велику ймовірність опинитися учасниками злочину. Особлива увага повинна приділятися моральному формуванню особистості, виправленню тих дефектів, які сприяють порушенню правил безпеки, – самовпевненості, переоцінці власних можливостей, безпечності і т.д., виховання почуття відповідальності та дисциплінованості тощо [7].

На думку В.А. Мисливого, найважливішим фактором у вирішенні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху є підготовка його учасників. Від їхньої свідомості, організованості та дисципліни багато в чому залежить рівень дорожньо-транспортної злочинності. У цьому зв'язку потрібне постійне вдосконалення ідейно-виховної роботи у трудових колективах, навчальних закладах і за місцем проживання громадян.

Сучасна організація руху транспорту не можлива без використання новітньої автомати-

ки та електронної техніки, здійснення комплексу найрізноманітніших організаційно-технічних заходів [8]. Слід приділяти увагу тим заходам, які спрямовані на зниження злочинних наслідків автотранспортних злочинів. Сюди слід віднести такі технічні заходи як удосконалення конструкцій автомобіля, оснащення їх ременями і подушками безпеки, ремонт дорожніх покриттів тощо. Згідно з Резолюцією Генеральної асамблеї ООН «Про підвищення рівня безпеки дорожнього руху у всьому світі», в першу чергу кожна держава повинна мати амбітну мету щодо скорочення смертності в результаті ДТП до 2020 року на основі інноваційних розробок. Слід зміцнювати так звану архітектуру дорожньої безпеки. Мається на увазі створення належної державної системи управління дорожньою безпекою, розвиток дорожньої інфраструктури, удосконалення конструкції транспортних засобів, усталення правил поведінки учасників дорожнього руху, поліпшення посттравматичної допомоги постраждалим [9].

Проаналізувавши погляди вчених та враховуючи специфіку автотранспортних злочинів, спеціально-кримінологічні заходи запобігання можна класифікувати наступним чином:

1. За напрямом запобігання:

– контроль за додержанням безпеки дорожнього руху та дотриманням Правил дорожнього руху водіями автотранспорту. Контроль у цій сфері здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Міністерством внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль). Такий напрям є пріоритетним, адже здійснення такого контролю, як показує практика, значно впливає на зниження рівня автотранспортних злочинів;

– покращення стану доріг, дорожніх знаків, освітлення; своєчасний та якісний ремонт шляхів. Зменшення кількості криміногенних ситуацій, пов'язаних з рухом автотранспорту, багато в чому залежить від розвитку дорожньої мережі, яка має задовольняти потреби і перспективи автомобілізації, і від належного оснащення доріг та їх обслугову-

вання. Більше коштів має виділятися на фіксацію та автоматизацію регулювання руху, будівництво нових розв'язок, тунелів, підземних та надземних переходів, стоянок для транспортних засобів;

– забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією. Проведення періодичних технічних оглядів, контроль над здійсненням автотранспортними підприємствами заходів з утримання транспорту у справному стані, перевірка його справності у вибірковому порядку і т.д. – неодмінні умови запобігання автотранспортним злочинам. Служби, що контролюють безпеку дорожнього руху, повинні вести облік таких злочинів і подій, виявляти їх причини;

– підвищення рівня «пасивної безпеки» (захист життя і здоров'я людей, що потрапили в автодорожню пригоду). При конструюванні нових моделей транспортних засобів особлива увага має приділятися забезпеченню належних умов роботи водіїв, поліпшенню обзору, усуненню факторів, що підсилюють стомлюваність (шуму, вібрації, загазованості тощо), посиленню енергопоглинаючих властивостей кузова, протиударній конструкції керма, комплектуванню транспортних засобів якомога більшою кількістю повітряних подушок та ін. [10];

– висока фахова підготовка водіїв, контроль за станом здоров'я, тверезості і готовності керувати транспортом [11]. Поряд із системою технічних заходів багато уваги має приділятися підбору, підготовці, вихованню водіїв автотранспорту. Особливий акцент потрібно зробити на професійну підготовку водіїв пасажирського транспорту. Дієвим кроком буде вдосконалення системи професійного відбору водіїв пасажирського автотранспорту і створення тренувальних центрів для водіїв пасажирського автотранспорту, які працюватимуть при Державтоінспекціях на місцях, у вигляді навчальних класів, кабінету психологічної підготовки та тренувального майданчику. Крім цього, на базі створених тренувальних центрів можливим буде запровадження курсів та семінарів підвищення кваліфікації з тематики безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту [12];

– виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними Правил дорожнього руху. На особливу увагу заслуговує безпека дітей, інвалідів, людей похилого віку та велосипедистів. У той самий час має бути змінене ставлення до пішоходів-порушників. Положення,

коли за протиправну поведінку пішохода до відповідальності притягують водія тільки на тій підставі, що він керує джерелом підвищеної небезпеки, є неправильним. Потрібно терпляче і всебічне навчання пішоходів, здійснюване шляхом комплексу заходів, спрямованих на підвищення загального рівня їх організованості і свідомості [13].

## 2. За суб'єктами запобігання:

– Державна автомобільна інспекція України (ДАІ). Запобіжні заходи даного органу спрямовані на виявлення та припинення протиправних дій у сфері дорожнього руху. Зокрема така діяльність передбачає контроль за технічним станом транспортних засобів, виявлення аварійно-небезпечних ділянок дороги для оснащення їх необхідними інформаційно-вказівними знаками та іншими засобами безпеки, пошук незареєстрованих і тих, що перебувають у розшуку автомобілів [14]. Крім того, обласні Державтоінспекції щорічно затверджують Плани робочих заходів щодо зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму та важкості наслідків ДТП. Метою таких документів є поліпшення стану безпеки дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, дотримання учасниками дорожнього руху Правил дорожнього руху, створення безпечних і комфортних умов;

– слідчі підрозділи органів внутрішніх справ. Великий внесок у запобігання ДТП робить кваліфіковане розслідування злочинів та пригод, здійснюване слідчими органами ОВС. Крім загального профілактичного впливу, слідство реалізує покладений на нього кримінально-процесуальним законом обов'язок внесення подання про причини і умови вчинення злочинів за кожною конкретною кримінальною справою [15]. Заходи запобігання автотранспортним злочинам повинні вживатися слідчим в одних випадках для впливу на конкретних осіб, в інших – ці заходи повинні бути спрямовані на усунення недоліків (у діяльності підприємств, установ і організацій), які сприяють вчиненню даного виду злочинів. Запобіжні заходи здійснюються слідчим як за матеріалами кримінальних справ (у рамках цієї справи), що проводяться ним відповідно до вимог кримінально-процесуального закону, так і поза рамками розслідування конкретної кримінальної справи;

– виправно-трудові установи. Основою діяльності таких установ є виправлення засуджених за допомогою застосування до них

покарання, визначеного судом. Основним критерієм виправлення і перевиховання осіб, які вчинили автотранспортні злочини, є їх зразкова поведінка і чесне ставлення до праці під час відбування покарання у вигляді позбавлення волі [16];

– суди. Одним з важливих заходів запобігання автотранспортним злочинам є постанови судів, в яких вони звертають увагу посадових осіб державних органів, керівників організацій, установ, підприємств на виявлені у конкретній кримінальній справі факти порушення закону, причини й умови, що сприяли такому порушенню, для вжиття заходів щодо їх усунення.

Одним із важливих напрямів спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортним злочинам є розробка обласними радами комплексних програм підвищення безпеки дорожнього руху на визначений термін. Метою таких програми є покращення забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів у таких напрямках: а) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; б) посилення контролю за станом транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху; в) удосконалення організації дорожнього руху і поліпшення стану автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; г) медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та удосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП; д) забезпечення проведення науководослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля; е) інформаційне та технічне забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

Індивідуальне запобігання – це конкретизація заходів спеціально-кримінологічного запобігання злочинності на індивідуальному рівні. Головним завданням такої діяльності є усунення загрози потенційного злочину.

Індивідуальні заходи запобігання автотранспортній злочинності залежно від стадії можна розподілити на три види:

1. Рання профілактика. Це діяльність, спрямована на виховання у громадян бажання

додержуватись Правил дорожнього руху (ПДР), викорінення з їх свідомості принципу безкарності та вседозволеності, формування правильних суспільних установок тощо. Заходами ранньої профілактики можуть бути: проведення різноманітних бесід з водіями автотранспорту, лекцій у школах та вищих навчальних закладах; підвищення інформаційної обізнаності громадян щодо стану та кількості дорожньо-транспортних пригод, які призвели до тяжких наслідків тощо.

2. Профілактика на етапі злочинної поведінки (пенітенціарний вид) – стосується осіб, що вчинили автотранспортні злочини і стосовно яких суд прийняв рішення про застосування різних заходів кримінально-правового впливу. Завданням цього виду профілактики є стримування від повторного вчинення автотранспортних злочинів шляхом демонстративних заходів контролю і жорстких роз'яснень правових наслідків злочинів. Цей вид профілактики реалізується в діяльності установ виконання покарань, завданням яких і є виправлення та ресоціалізація засудженого, а також здійснюється відповідними державними та громадськими організаціями при звільненні особи від реального кримінального покарання (умовне засудження, відстрочка виконання вироку тощо).

3. Профілактика рецидиву (постпенітенціарний вид) стосується осіб, що відбули кримінальне покарання у виді позбавлення волі, але підлягають нагляду з метою запобігання рецидиву. Завданням цього виду профілактики є повернення до загальноприйнятого суспільного життя осіб, які відбули покарання у виді позбавлення волі (надання допомоги у працевлаштуванні, проживанні тощо) [17].

Крім того, індивідуальна профілактична робота проводиться також з особами, що є потенційними та реальними жертвами злочинів (пішоходи та інші учасники дорожнього руху). Така діяльність називається віктимологічною профілактикою.

Розглянемо віктимологічну профілактику автотранспортних злочинів. Особливості запобігання автотранспортним злочинам пов'язані з необхідністю комплексного впливу на всі елементи системи «людина–автомобіль–дорога». Тому поряд із заходами, що забезпечують дотримання водіями норм безпеки (підбір, навчання, виховання, контроль), ва-

жливими є заходи, що забезпечують безпечний рух інших його учасників, зокрема пішоходів, а також заходи, що попереджують та усувають умови виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів [18].

Віктимологічний напрям профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху, який розглядається у вигляді складової цілісної системи запобігання злочинам, передбачає вжиття заходів, спрямованих як на ліквідацію обставин, так і на зниження індивідуальної, групової та видової віктимності потенційних жертв дорожньо-транспортних злочинів [19].

Жертва злочину, з точки зору кримінальної віктимології, – це потерпіла фізична особа незалежно від того, чи визнана вона потерпілою у кримінально-процесуальному порядку і чи оцінює себе такою суб'єктивно [20]. Таке поняття ґрунтується на об'єктивному критерії, що відбиває реальну подію, наявність шкоди, збитків, завданих злочинцем. Якщо особу, яка безпосередньо постраждала від злочину (тобто реальна жертва), не визнано потерпілою, вона, незалежно від цього, є такою. Будучи формальним актом, процесуальне рішення не може «скасувати» факту заподіяння шкоди [21]. Таким чином, можна визначити жертву автотранспортного злочину як фізичну особу, якій внаслідок дорожньо-транспортної пригоди були заподіяні тілесні тяжкі або середньої тяжкості тілесні ушкодження, або настала її смерть.

Слід розрізнити потенційних (у відношенні яких реального заподіяння шкоди ще не відбулося) і реальних (вже зазнали шкоди) жертв автотранспортних злочинів. Будь-яка жертва злочину, як потенційна, так і реальна, володіє певними якостями, що роблять її в більшій чи меншій мірі вразливою. Виходячи з цього, виділяють чотири рівні віктимності при автотранспортних злочинах:

1. Вікова віктимність характерна перш за все для осіб похилого віку та малолітніх дітей. Літні люди в силу вікових особливостей вже втратили здатність швидко приймати оптимально правильні рішення і реагувати на аварійну дорожньо-транспортну ситуацію. Малолітні діти, навпаки, тільки здобувають необхідні життєві знання і вчаться загальноприйнятими і загальновідомими нормам пове-

дінки в суспільстві, мають невеликий життєвий досвід;

2. Віктимність-патологія виражається в наявності в особи будь-яких фізіологічних недоліків, які можуть бути як постійними (наприклад, поганий зір, слух, або ж їх повна відсутність тощо), так і тимчасовими (перелом руки, ноги і т.д.), що не дозволяють такій особі адекватно реагувати на аварійні ситуації;

3. Віктимологічну деформацію особистості у найзагальнішому вигляді можна визначити як низьку культуру спілкування. Крім того, вона пов'язана з іншими зрушеннями моральної і правової свідомості. Щодо даного дослідження, то віктимологічна деформація особистості виражається в усвідомленому постійному порушенні ПДР;

4. Стрессова віктимність обумовлена змінами, що сталися в психічному чи психологічному стані потенційного потерпілого як безпосередньо під час вчинення автотранспортного злочину, так і задовго до нього [22].

Крім того, на наш погляд, необхідно виділити віктимологічну профілактику на індивідуальному та масовому (загальному) рівнях. Індивідуальна віктимологічна профілактика застосовується до конкретних осіб, які з високою ймовірністю можуть стати жертвами автотранспортних злочинів. До таких відносяться особи відповідного віку (неповнолітні, пенсіонери); особи з особливими потребами (інваліди); особи, які раніше порушували ПДР. Індивідуальна віктимологічна профілактика являє собою сукупність заходів, спрямованих на виявлення таких осіб та зниження рівня їх віктимності.

Масова (загальна) віктимологічна профілактика автотранспортних злочинів спрямована не на конкретних осіб, а на суспільство взагалі. Потенційно кожна особа може стати жертвою дорожньо-транспортної пригоди і зазнати фізичної чи матеріальної шкоди. Тому віктимологічна профілактика повинна будуватися в масштабах конкретно взятого регіону – району, міста, району в місті або в межах діяльності адміністрації самоврядування населеного пункту. Така діяльність є одним з напрямів загальної кримінологічної профілактики, який має за мету виявляти та ліквідувати обставини, що мають негативний вплив на особистість учасника дорож-

нього руху і сприяють формуванню у нього якостей підвищеної віктимності, які призводять до негативної віктимної поведінки. Масова віктимологічна профілактика має спрямовуватись на виявлення і ліквідацію причин та умов, пов'язаних з особистими якостями та поведінкою всіх учасників дорожнього руху, з метою зниження до «нормального» [23] рівня їх масової віктимності [19].

Але, незалежно від рівнів, віктимологічна профілактика є частиною загальної системи запобігання автотранспортним злочинам. Тому вона передбачає організаційні, виховні, технічні, економічні, правові та інші заходи, які мають впливати на зниження рівня віктимності населення.

Запровадження всієї вищезазначеної системи запобігання автотранспортним злочинам має вплинути на зниження рівня аварійності в Україні. У той же час статистичні дані, які періодично оголошуються у засобах масової інформації, говорять нам про те, що європейські держави значно випередили нас у питаннях профілактики дорожньо-транспортного травматизму та безпеки руху в цілому. Тому для створення ефективного комплексу запобігання автотранспортній злочинності, безперечно, необхідний зарубіжний досвід, зокрема країн ЄС та США.

### Література

1. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм, стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. юрид. наук: 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / С.В. Гізімчук. – Х., 1999. – 17 с.
2. Горбачова І.М. Попередження транспортних злочинів кримінально-правовими заходами безпеки / І.М. Горбачова // Визначальні тенденції генезису державності і права: Треті Прибузькі юридичні читання: зб. наук. пр. міжнародної науково-практичної конференції / за ред. В.І. Терентьєва, О.В. Козаченка. – Миколаїв: Іліон, 2007. – 732 с.
3. Кримінологія: учебник для юридических вузов / под ред. проф. В.Н. Буракова, проф., академика В.П. Сальникова, проф., академика С.В. Степашина. – С.Пб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 1999. – 608 с.
4. Голіна В.В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб. / В.В. Голіна. – Х.: Нац. юрид. акад. України, 2011. – 120 с.
5. Антонян Ю.М. Кримінологія: учебник для бакалавров / Ю.М. Антонян. – М.: Юрайт, 2012. – 523 с.
6. Иншаков С.М. Кримінологія: учебник / С.М. Иншаков. – М.: Юриспруденция, 2000. – 432 с.
7. Никитас Д.А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений (кримінологические и уголовно-правовые проблемы): автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: 12.00.08 «Уголовное право и кримінологія; уголовно-исполнительное право» / Д.А. Никитас. – М., 2006. – 24 с.
8. Авакян Л.А. Организационно-технические и криміналистические средства и методы предупреждения автотранспортных происшествий в Армянской ССР: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юридических наук: 717 «Криміналістика»; 718 «Кримінологія» / Л.А. Авакян. – М., 1971. – 17 с.
9. Корн Т. Станут ли безопасными дороги Украины? / Т. Корн // Голос України. – 2011. – № 57 (5057).
10. Звирбуль В.К. Кримінологія / В.К. Звирбуль. – М.: Юрид. лит., 1979. – 304 с.
11. Литвак О. Злочинність, її причини та профілактика / О. Литвак. – К.: Україна, 1997. – 167 с.
12. Піддубна А.В. Деякі аспекти запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту / А.В. Піддубна // Право і суспільство. – 2011. – №4. – С. 132–136.
13. Герцензон А.А. Кримінологія / А.А. Герцензон, В.К. Звирбуль, Б.П. Зотов и др. – 3-е изд., исп. и доп. – М.: Юрид. лит., 1976. – 400 с.
14. Пахомова Е.В. Об эффективности предупреждения дорожно-транспортных преступлений / Е.В. Пахомова // Закон и право. – 2011. – №7. – С. 92–95.
15. Кримінологія: курс лекцій / под ред. В.Н. Буракова, С.Ф. Милокова, С.А. Сидорова, Л.И. Спиридонова. – С.Пб.: С.Пб. ВШ МВД РФ, 1995. – 424 с.
16. Каретников И.В. Кримінологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений и их предупреждение органами внутренних дел: автореф. дис. на

- соискание ученой степени канд. юрид. наук: 12.00.07 «Криминология» / И.В. Каретников. – М., 1974. – 17 с.
17. Профілактика злочинів: підручник / О.М. Джужа, В.В. Василевич, О.Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. О.М. Джужа. – К.: Атіка, 2011. – 720 с.
18. Кримінологічна віктимологія: навчальний посібник / Є.М. Моїсєєв, О.М. Джужа, В.В. Василевич та ін.; за заг. ред. О.М. Джужа. – К.: Атіка, 2006. – 352 с.
19. Мойсюк О. Про віктимологічну профілактику дорожньо-транспортних злочинів / О. Мойсюк // Право України. – 1998. – №6. – С.63–66.
20. Криминологія: Загальна та Особлива частини: підручник / І.М. Даньшин, В.В. Голіна, М.Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В. Голіної. –2-е вид., перероб. і дооп. – Х.: Право, 2009. – 288 с.
21. Ривман Д.В. Криминальная виктимологія / Д.В. Ривман. – С.Пб.: Питер, 2002. – 304 с.
22. Таюрская Е.А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»/ Е.А. Таюрская. – Иркутск, 2006. – 22 с.
23. Ривман Д.В. О некоторых понятиях криминальной виктимности / Д.В. Ривман // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью, 1982. – С. 15–24.

Рецензент: О.В. Бажинов, професор, д.т.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 12 березня 2013 р.

---