

ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

MEASURES FOR THE PREVENTION OF CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND MOTOR VEHICLE OPERATION IN UKRAINE

Конопельський В.Я., д.ю.н., професор,
завідувач кафедри кримінального права та кримінології
Одеський державний університет внутрішніх справ

На підставі аналізу наукових джерел та правозастосовної практики у статті досліджується діяльність уповноважених правоохоронних і інших державних органів та правових інституцій щодо мінімізації кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, яка спрямована на виявлення, усунення або нейтралізацію загроз і небезпек на дорогах, відвернення шкідливих наслідків, а також притягнення винних до відповідальності та забезпечення дієвого механізму відшкодування шкоди завданої кримінальними правопорушеннями, що здійснюється за допомогою кримінологічних засобів.

Наводиться концептуальне бачення законодавчого та виконавчого вдосконалення правового регулювання основних заходів щодо запобігання таким кримінальним правопорушенням. Вони містять розгорнутий спектр кримінологічного інструментарію: загально-соціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуально-профілактичні заходи запобігання.

Встановлено, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту вчиняються з необережності, а рівень рецидиву – незначний, а тому застосування індивідуально-профілактичних заходів, насамперед, має бути орієнтоване на ранню профілактику, та направлено, як на осіб, які керують транспортними засобами (у тому числі шляхом проведення спеціальних курсів та екзаменів для систематичних порушників правил дорожнього руху), так, і на тих, що тільки проходять навчання.

Констатується, що запобігання кримінальним правопорушенням у досліджуваній сфері, має бути комплексним безперервним процесом, що враховує зміни, які відбуваються у сучасному суспільстві та, які впливають на дорожній рух. Звертається увага на те, що сама система суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту включає в себе широке коло суб'єктів як державної, так і недержавної належності, які так чи інакше беруть участь у цьому процесі. Однак їх діяльність повинна відповідати єдиній, цілеспрямованій державній політиці, і потребує координації у боротьбі зі злочинністю, яка на сьогодні потребує вдосконалення, оскільки, не в повній мірі відповідає вимогам часу та викликам у безпековому секторі.

Ключові слова: безпека, дорожній рух, експлуатація, транспорт, кримінальні правопорушення, заходи, запобігання.

Based on the analysis of scientific research and legal practice, the statistics will investigate the effectiveness of strengthening law enforcement and other government agencies and legal institutions in order to minimize criminal offenses in the sphere of road safety and operation of motor transport, which is aimed at identifying, eliminating or neutralizing threats and problems on the roads, eliminating of unprofitable inheritances, as well as the attraction of criminals to the level of authenticity and the provision of a functional mechanism for the removal of harm caused by criminal offenses, which operates with the help of criminological methods.

Conceptually, the legislator and the government will conduct a thorough legal regulation of the main approaches to avoid such criminal offenses. They combine a wide range of criminological tools: criminal-social, special-criminological and individual-preventive approaches to crime.

It has been established that criminal offenses in the field of road safety and the operation of motor transport are committed due to negligence, and the rate of relapse is insignificant, and therefore the stagnation of individual preventive approaches, in advance, may be or Designed for early prevention, it is aimed at those who care transport means (including the way of conducting special courses and examinations for systematic violators of traffic rules), as well as those that are still undergoing training.

To grow, the reservoir of the criminal lawyers at the sphere, a complex with a comprehensive nonsense process, sho is divine zmini, yaki at the council of suspension of the same, to the road for roads. Respect is due to those that the very system of subjects for ensuring the safety of road infrastructure and the operation of motor transport includes a wide range of subjects of both sovereign and non-powerful jurisdiction, both of which take part in whose process. However, their activity is subject to unified, direct government policy, and will require coordination in the fight against evil, which today will require thoroughness, fragments, This is not entirely consistent with the growing demand in the non-pecian sector.

Key words: safety, road traffic, operation, transport, criminal offenses, entry, intimidation.

Безпека дорожнього руху є однією із загальних проблем соціально-економічного характеру, що стоїть перед більшістю держав. В умовах глобального розширення транспортної інфраструктури із щорічним збільшенням автотранспортних одиниць (марок, моделей) об'єктивно зростає кількість водіїв та обсягів автомобільних перевезень. За даними офіційної статистики, на жаль, Україна посідає перші позиції в рейтингу європейських країн за рівнем аварійності й ДТП з тяжкими наслідками. Очевидно, що попри технічні новації, автомобіль залишається і надалі джерелом підвищеної небезпеки. Ці та інші обставини, актуалізують переосмислення основних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні.

Кримінологічну проблему щодо розробки заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні неодноразово намагались вирішити в юридичній літературі, зокрема означене питання

розкривалось у різні часи в працях: С. В. Бабаніна, М. Ю. Веселова, В. А. Головка, В. М. Лозового, Я. В. Матвійчук, М. А. Микитюка, В. А. Мисливого, В. Ю. Назарова, А. М. Подоляки, В. М. Рудика, В. Й. Развадовського, І. І. Солонецького, Є. В. Скрипи, Л. І. Сопільник, В. В. Хейлика, Х. П. Ярмачі та інших. У результаті наукових досліджень, у кримінологічній доктрині сформовано низку теорій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та створено надійні підвалини для подальшого пізнання порушеної проблематики. Водночас дослідження згаданих цих та інших вчених обмежувались попередніми періодами розвитку законодавства та правозастосовної практики. До того ж у значній кількості з них не було враховано проблеми здійснення превентивної діяльності, що виникли в умовах організаційно-структурних перетворень органів державної влади, місцевого самоврядування, правоохоронної системи та воєнного стану.

Мета статті визначити основні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні.

Скільки існує експлуатація транспорту та дорожній рух, стільки існують і проблеми запобігання кримінальним правопорушенням у відповідній сфері [5, с. 13].

Відповідно до Закону України «Про транспорт», транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [10]. Окрім терміну «транспорт» також закріплюється поняття «автомобільний транспорт», під яким, відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», розуміють галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [8].

Кожного дня, у своїй більшості, громадяни користуються послугами автомобільного транспорту для задоволення особистих потреб, приймають безпосередню участь у дорожньому русі не тільки в ролі водія, але й у якості пасажирів чи пішохода. Однак, зручність використання автомобільного транспорту у задоволенні зазначених потреб людини супроводжується постійним зростом кількості автомобілів на автошляхах України, що, у свою чергу, призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод різних ступенів тяжкості, а отже й до загибелі та каліцтва людей.

У цьому контексті, зазначимо, що кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в 2022 р. зафіксовано 12755. Ці факти склали в середньому 4,1% усіх, облікованих в Україні посягань. Майже всі такі кримінальні правопорушення є злочинами (11596; 90,9%), частка кримінальних проступків незначна та складає 9,1%. Близько 20% таких діянь щороку спричиняли смерть потерпілого. Їх кількість у 2013–2017 рр. була трохи більше 2000, у наступні три роки коливалася на рівні 1800–1900 випадків, а у 2021–2022 рр. знизилася на 31,6% та дорівнювала 1270 [3].

Як відомо, сфера дорожнього руху є симбіозом людини й техніки, цариною безперервної взаємодії соціальних і технічних елементів. У зв'язку з цим її прийнято розглядати як інтегральну єдність трьох підсистем, відмінних за своєю природою та функціональним призначенням, однак об'єднаних спільною генеральною метою: техніко-технологічної підсистеми «дорожній рух»; підсистеми управління дорожнім рухом; підсистеми обслуговування дорожнього руху [6].

На переконання М. М. Рудика, саме на цих трьох рівнях (підсистемах) забезпечуються організація та здійснення дорожньо-транспортних сполучень. Саме вони детермінують безпеку автомобільного транспорту. І, зрештою, саме у їх площині формуються об'єктивні умови та чинники, котрі сприяють вчиненню дорожньо-транспортних пригод: зношеність дорожньої інфраструктури; інтенсифікація транспортних потоків; невідповідність пропускової спроможності доріг наростаючим темпам автомобілізації; постійне збільшення швидкісних характеристик транспортних засобів; недосконала система підготовки водіїв; низька дисципліна учасників дорожнього руху; архаїчність технічних засобів його регулювання; неузгодженість дій суб'єктів управлінської діяльності; численні прогалини законодавства; «нежиттєздатність» цільових програм і концепцій; хронічне недофінансування заходів безпеки дорожнього руху [12, с. 375].

Очевидно, що держава повинна постійно живити заходів впливу, спрямованих не тільки на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, але й кількості загиблих людей та травмованих. Особливе місце серед таких заходів впливу займають заходи запобігання, у тому числі й засоби охорони суспільних відносин, зокрема, встановлення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Як найбільш суворий вид такої відповідальності законодавець

використовує саме кримінальну відповідальність [7, с. 4].

Загальним об'єктом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є взагалі вся сукупність цінностей, що знаходяться під кримінально-правовою охороною, та на які посягає особа шляхом вчинення кримінального правопорушення, завдаючи їм шкоди. Родовим об'єктом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є охоронювані кримінальним законом суспільні відносини, що визначені у розділі XI Особливої частини КК України під назвою «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Тобто, в цілому, родовим об'єктом кримінального правопорушення є безпека руху та експлуатації транспорту [7, с. 48].

Як показує практика, діяльність по запобігання злочинності представляє собою багаторівневу систему цілеспрямованих державних і громадських заходів щодо виявлення, усунення, ослаблення, окремих її видів і конкретних кримінальних правопорушень, а також утримання від переходу чи повернення на злочинний шлях осіб, умови життя та поведінки яких вказують на таку можливість [2, с. 131]. Одним із видів цієї діяльності (за рівнем реалізації запобіжних заходів) є загальносоціальне запобігання злочинності, під яким прийнято розуміти комплекс перспективних соціально-економічних і культурно-виховних заходів, спрямованих на подальший розвиток та вдосконалення суспільних відносин і усунення або нейтралізацію разом з тим причин та умов злочинності [4, с. 143].

Запобіжний потенціал цієї діяльності полягає в тому, що вона протидіє негативним явищам і процесам, які сприяють відновленню або збільшенню рівня кримінальних правопорушень, стимулює законослужняну поведінку людини. Більш того, зазначена діяльність – це позитивний ефект продуманої соціальної політики, яка здійснюється не тільки і не стільки з метою безпосереднього запобігання злочинності. Вона спрямована перш за все на вирішення загальних соціальних завдань держави [4, с. 143]. Як у зв'язку з цим зауважив А. П. Закалюк, заходи загальносоціального запобігання включають у себе об'єкти, явища, факти тощо, які мають із злочинністю, хоч, і не спричиняючий чи обумовлюючий, але інший детермінуючий, здебільшого кореляційний зв'язок або зв'язок станів. У такому разі запобіжний вплив на них, хоч і не цілеспрямований, належить до загальносоціального [1, с. 328].

В. В. Хейлик влучно зазначив, що серед загальносоціальних заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, неабияку роль відіграє правове регулювання відносин у досліджуваній сфері. Так, у країні тривалий час не було єдиних правил дорожнього руху, системи норм кримінально-правового захисту сфери дорожнього руху, які з'явилися лише на початку 1960-х років. Незалежність України зумовила створення системи законодавства щодо охорони безпеки дорожнього руху (закони України «Про транспорт», «Про дорожній рух» та ін.). Однак, нормативно-правова база у цій сфері багато в чому досі не задовольняє вимог сучасності, а нормативно-правові акти здебільшого є відомчими і не в повній мірі відповідають загальнодержавним інтересам та міжнародно-правовим стандартам [13, с. 145].

Наразі найбільш дієвим засобом запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів є юридична відповідальність. При цьому, останнім часом законодавець звернув особливу увагу на безпеку дорожнього руху, зокрема шляхом підвищення розміру санкції за порушення ПДР. З впевненістю можна констатувати, що посилення у межах адміністративної відповідальності санкції за порушення ПДР є доцільним та виправданим, що підтверджено статистичними даними.

Іншим напрямом юрисдикційних елементів є механізм накопичення балів за порушення ПДР (бална системи обліку порушень), яка застосовується поряд з «традиційною» системою покарань. Проте в Україні, попри нормативне врегулювання ще у 2015 році, ця система наразі не працює. Крім того, на жаль, бална система в Україні перша у світі система, яка не спрямована покарати винуватого водія, а навпаки – звільняє його від відповідальності. Тобто, кожне порушення ПДР має певну кількість балів в залежності від суспільної небезпечності, а притягнути до відповідальності водія можливо у разі перевищенням ним певного ліміту набраних балів, а тому у разі порушення ПДР до ліміту, водій отримує індульгенцію. На наше переконання, балну систему в Україні варто докорінно змінювати шляхом запровадження додаткових санкцій при наборі певної суми балів, зокрема, позбавляти водія права керування транспортним засобом на певних строк.

Одним з найважливіших напрямів з запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є належне проведення виховної роботи на державному рівні, адже, насамперед, від рівня правосвідомості та дисциплінованості водіїв та пішоходів залежить безпека дорожнього руху. У свою чергу, морально-психологічні якості відіграють вирішальну роль у запобіганні кримінальним правопорушенням з вини водіїв, а тому вкрай важливо виховувати останніх у дусі поваги до закону [13, с. 150–151]. У зв'язку з цим, слід підвищити вимоги до роботи автошкіл, введення спеціальних курсів підвищення водійської кваліфікації, якості курсів поновлення водійських навичок після тривалої перерви в управлінні автомобілем, або підвищення рівня майстерності, прищеплення навичок безаварійної їзди в екстремальних умовах.

Варто додати, що медіа, є важливим інструментом профілактичного впливу. У сфері безпеки дорожнього руху можна виокремити наступні форми їх превентивної функціональності: стимулювання правослухняної поведінки осіб; спонукання до соціального контролю; усунення віктимологічних станів; призупинення механізму злочинної поведінки; взаємодія з правоохоронними та судовими органами, іншими інституціями, які виконують кримінологічні функції. Засобами виконання перших функцій є інформування населення стосовно стану на дорогах країни, правова освіта та правове виховання, формування правосвідомості тощо.

Поряд із цим, як зазначив, М. М. Рудик, спеціально-кримінологічне запобігання у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту є комплексною діяльністю уповноважених державних органів, зокрема сектору безпеки, щодо мінімізації кримінальних правопорушень, пов'язаних з безпекою дорожнього руху та експлуатацією автотранспортних засобів, яка спрямована на виявлення (у тому числі й латентних), усунення або нейтралізацію загроз і небезпек у цій сфері, встановлення окремих осіб або груп, відвернення кримінальних протиправних дій на стадії готування, а також на етапі припинення розпочатої протиправної діяльності, що здійснюється за допомогою кримінологічних засобів. Відповідно до цього, забезпечення безпеки дорожнього руху, як складової соціальної системи й національної безпеки вимагає системного підходу, який орієнтований на розкриття комплексно-цілісного об'єкта та механізмів, що забезпечують його існування. Такий системний підхід спрямований на запобігання загрозам і містить підсистемні компоненти, а також системоутворюючі зв'язки та відносини між ними. Ця система не є незмінною, вона трансформується і змінюється адекватно зі змінами в суспільстві й впливом криміногенних загроз на національну безпеку суспільства [12, с. 373].

Головним суб'єктом спеціально-кримінологічного запобігання як адміністративним, так і кримінальним

правопорушенням в означеній сфері виступають підрозділи Національної поліції України, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правоховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення.

Відповідно до ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» [9], поліція відповідно до покладених на неї завдань: регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом; видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері БДР.

На нашу думку, організація спеціально-кримінологічного напрямку запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту має, передусім, бути спрямовано на: а) посилення контролю за дотриманням ПДР особами, які керують транспортними засобами, на шляхах і дорогах України; б) забезпечення належного контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатації, утриманням автодоріг; в) підвищення контролю за станом здоров'я та тверезості водіїв; г) активізацію виховання пішоходів і контролю за дотриманням ними ПДР.

Одним із різновидів запобігання злочинності є індивідуально-профілактичне запобігання. У науковій літературі наводяться різні його визначення, але найбільш конкретизованим є наступне – це система цілеспрямованого, організованого, з урахуванням педагогічних вимог, виховного впливу на свідомість, почуття, волю особи, що профілакується, з метою усунення, нейтралізації, блокування у неї негативних і, одночасно, формування позитивних якостей, стереотипів і звичок законослухняної поведінки [11, с. 101].

Залежно від стадії генезису особи злочинця, в кримінології виділяють чотири види індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням, а саме:

1. Рання профілактика, зміст якої стосується об'єктів, які перебувають на початковому етапі криміналізації особи [11, с. 101–102]. При цьому раннє запобігання кримінальним правопорушенням прийнято поділяти на: а) ранню профілактику стосовно третіх осіб з метою виправлення (корекції) поведінки конкретної особи; б) ранню профілактику конкретної особи [11, с. 102].

2. Безпосередня профілактика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, яка стосується осіб, поведінка яких свідчить про розвиток у них негативних видів поведінки на дорозі, звичок, стереотипів. Завдання безпосередньої профілактики – схилити особу на шлях виправлення, оновити стереотип з негативного на позитивне.

3. Профілактика на етапі злочинної поведінки (пенітенціарний вид) – стосується осіб, що вчинили кримінальне правопорушення і стосовно яких суд прийняв рішення про застосування різних заходів кримінального впливу [11, с. 102].

4. Профілактика рецидиву (постпенітенціарний вид) стосується осіб, що відбули кримінальне покарання у виді позбавлення волі, але підлягають нагляду з метою запобігання рецидиву (ст. 34 КК України) [11, с. 102].

Наголошуємо на тому, що індивідуально-профілактичні заходи в першу чергу, необхідно спрямовувати на молодих водіїв, це пов'язано з тим, що, найбільш висока аварійність та тяжкість наслідків спостерігається у водіїв молодого віку. Індивідуальна профілактична робота включає в себе такі форми роботи з молодими водіями, як наставництво, шефство над особами, що схильні до порушень ПДР, застосування до них заходів загально-соціального впливу. Вона здійснюється за допомогою методів

переконання, заохочення, особистого прикладу, а в необхідних випадках – і примусу [14, с. 200–201].

Поряд із цим, віктимологічне запобігання передбачає організаційні, виховні, технічні, економічні, правові та інші заходи, що мають впливати на зниження рівня віктимності населення. Слід розрізняти потенційних (стосовно яких реального заподіяння шкоди ще не відбулося) і реальних (уже зазнали шкоди) жертв у сфері безпеки дорожнього руху. Будь-яка жертва як потенційна, так і реальна володіє певними якостями, що роблять її більш-менш вразливою. Слідуючи з цього, варто погодитися із В. В. Хейлик, що рівнями віктимності порушень у цій сфері є:

1) вікова віктимність. Ця віктимність характерна, насамперед, особам похилого віку та малолітнім дітям. Літні люди внаслідок 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 та вчаться загальноприйнятими і загальновідомими нормам поведінки в суспільстві, мають невеликий життєвий досвід;

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

3) віктимологічна деформація особи. У найзагальнішому виді віктимологічну деформацію особи можна визначити як низьку культуру спілкування, зневажливе ставлення до суспільних вимог і норм. Крім того, вона пов'язана з іншими зрушеннями моральної та правової свідомості. Щодо цього дослідження, то віктимологічна деформація особи відбувається в усвідомленому постійному порушенні ПДР;

4) стресова віктимність. Така віктимність зумовлена змінами, що відбулися у психічному чи психологічному стані потенційного потерпілого як безпосередньо під час вчинення дорожньо-транспортного злочину, так і задовго до нього [13, с. 181].

З огляду на зазначене, до завдань віктимологічного запобігання слід зарахувати: вивчення особистості жертв, їх соціальної та психологічної структури, виявлення при-

чин та умов, що сприяють вчиненню правопорушення щодо такої особи; вироблення рекомендацій з організації загальної, спеціальної та індивідуальної профілактики потенційних жертв.

Визначено основні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, а саме: загально-соціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуально-профілактичні.

Серед основних загально-соціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням та забезпечення дорожнього руху виокремлено посилення відповідальності, передусім, за адміністративні правопорушення, розвиток інфраструктури доріг, зокрема, усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо; поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання та контролю дорожнього руху, підвищення загальної обізнаності населення, щодо експлуатації автомобілів, правил поведінки на дорогах та проїзду в транспорті.

Обґрунтовано, що система заходів спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту повинна включати безперервний процес щодо контролю за дотриманням правил дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами, на шляхах і дорогах України; забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатації, утриманням автодоріг; удосконалення засобів пасивної безпеки; контролю за станом водіїв; виховання пішоходів; взаємодії з населенням та використання запобіжних можливостей громадськості.

Встановлено, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту вчиняються з необережності, а рівень рецидиву – незначний, а тому застосування індивідуально-профілактичних заходів, насамперед, має бути орієнтоване на ранню профілактику, та направлено, як на осіб, які керують транспортними засобами (у тому числі шляхом проведення спеціальних курсів та екзаменів для систематичних порушників правил дорожнього руху), так, і на тих, що тільки проходять навчання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3-х кн. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 1 : Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. 424 с.
2. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ. 2015. 263 с.
3. Кримінальна ситуація в Україні в умовах війни: основні тенденції. 2022 рік : монографія / авт. кол.: М. Г. Вербенський, О. Г. Кулик, І. В. Наумова та ін. Київ : Юрінком Інтер, 2023. 388 с.
4. Кримінологія : підручник / В. В. Голіна, Б. М. Головін, М. Ю. Валуська та ін. ; за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головіна. Харків : Право, 2014. 440 с.
5. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ. 2009. 249 с.
6. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. *Право України*. 2005. № 5. С. 81–85. С. 82.
7. Печук І. С. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. Харків. 2015. 192 с.
8. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
9. Про Національну поліцію : Закон України від 02 лип. 2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>
10. Про транспорт : Закон України від 10 лист. 1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80/print>
11. Профілактика злочинів: Підручник / О.М. Джуца, В.В. Василевич, О.Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. О.М. Джуци. К.: Атіка, 2011. 720 с.
12. Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: монографія. Київ. 2023. 445 с.
13. Хейлик В. В. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні: кримінологічна характеристика та запобігання: дис. ...канд. юрид. наук: 12.00.08. Ірпінь. 2021. 239 с.
14. Цибульський А. С. Запобігання злочинам, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху. *Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Серія Економіка і право*. Вип. 8. 2010. С. 197–201.