

## КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНОЛОГІЯ; КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО

УДК 343. 8

**Богатирьов І. Г.,**  
*доктор юридичних наук, професор,  
заслужений діяч науки і техніки України,  
професор кафедри кримінального права та кримінології  
Університету державної фіскальної служби України*

### КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ ЗЛОЧИНАМ, ПЕРЕДБАЧЕНИМ СТ. 286 КК УКРАЇНИ

### CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS AND PREVENTION OF CRIMES UNDER ART. 286 OF THE CRIMINAL CODE OF UKRAINE

У статті дається кримінологічна характеристика злочинів, передбачених ст. 286 КК України, та особистості злочинця, винного у скоєнні цього злочину. Здійснено аналіз причин та умов транспортних злочинів, а також показано роль особи злочинця в причинно-наслідковому комплексі. Окреслені основні шляхи ефективного запобігання цим злочинам, що включають загальносоціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуальні заходи. Дослідження проведене в контексті реалізації поставлених перед Національною поліцією завдань щодо відчутного зниження рівня злочинності у сфері дорожнього руху.

**Ключові слова:** злочини, передбачені ст. 286 КК України, злочинець, причинно-наслідковий комплекс, Національна поліція, дорожній рух.

В статье дается криминологическая характеристика преступлений, предусмотренных ст. 286 УК Украины, и личности преступника, виновного в совершении этого преступления. Осуществлен анализ причин и условий транспортных преступлений, а также показана роль личности преступника в причинно-следственном комплексе. Очерчены основные пути эффективного предотвращения этих преступлений, включая общесоциальные, специально-криминологические и индивидуальные мероприятия. Исследование проведено в контексте реализации поставленных перед Национальной полицией задач по ощутимому снижению уровня преступности в сфере дорожного движения.

**Ключевые слова:** преступления, предусмотренные ст. 286 УК Украины, преступник, причинно-следственный комплекс, Национальная полиция, дорожное движение.

The article gives the criminological characteristics of crimes under Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine and the offender, the perpetrator of the crime. The analysis of the causes and conditions of transport crimes and shows the role of offender in the causal complex. It outlined the main ways to effectively prevent these crimes, including general social specially-criminological and individual events. The study was conducted in the context of the implementation of the National Police assigned to tasks in a noticeable decrease in crime in the area of traffic.

**Key words:** crimes under Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, criminal, causal complex, National Police, traffic.

**Постановка проблеми.** Серед найбільш поширених видів порушень безпеки дорожнього руху ми виділяємо такі, як: перевищення швидкості руху, обгін транспортних засобів, проїзд перехресть, керування транспортним засобом у стані сп'яніння, управління транспортним засобом за наявності несправностей автомобіля. До цього слід додати вчинення великої кількості правопорушень безпеки дорожнього руху у зв'язку з поганим станом автомобільних доріг в Україні та процеси і явища соціального, технічного, природного характеру.

Зважаючи на те, що суспільна небезпечність необережних злочинів не поступається злочинам з умисною формою вини, особливо коли мова йде про непоодинокі людські жертви, розроблення заходів із їх запобігання залишається важливим завданням. Серед таких злочинів провідне місце займають злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

**Джерельна база.** Дослідженнями кримінологічних, кримінально-правових та інших аспектів

цих злочинів у різні роки займалися С.Р. Багіров, І.М. Даньшин, В.І. Жулев, А.П. Закалюк, А.Ф. Зелінський, П.В. Коляда, А.Л. Кононов, М.Й. Коржанський, О.І. Коробєєв, О.М. Костенко, О.М. Котовенко, В.М. Кудрявцев, В.А. Мисливий, В.О. Навроцький, С.І. Нежурбіда, А.О. Собакарь, Я.Д. Холмянський та інші.

**Метою** цієї статті є кримінологічна характеристика та розроблення шляхів ефективного запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України.

**Основний зміст статті.** Важливо наголосити, що злочин, передбачений ст. 286 КК України, передбачає умисне ставлення до порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, та необережне ставлення до наслідків у вигляді тілесних ушкоджень середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, смерті особи, загибелі кількох осіб [3].

Тому мова йде про свідоме допущення порушення, що створює небезпечну ситуацію. У випадку такого порушення важливу роль відіграє суб'єктивний

особистісний фактор, і кримінологічна характеристика особистості має відігравати значення першопричини злочину.

Доречно наголосити, що, на думку кримінологів, процес точного встановлення причин і умов транспортних злочинів сьогодні не обходиться без висновків фахівців, що проводять автотехнічну експертизу. Саме в цьому полягає специфіка цих кримінальних проваджень. Іншими словами, проведення цієї діяльності є запорукою чіткого з'ясування тих чинників, які безпосередньо вплинули на саме такий розвиток певної події на дорозі, та їх місця в механізмі злочинної дії.

Основними причинами ДТП за результатами проведення автотехнічної експертизи називають: перевищення водіями дозволеної швидкості руху, порушення ними правил маневрування, несподіваний вихід пішоходів на проїзну частину поза пішохідними переходами, грубе ігнорування водіями правил дорожнього руху та ін. У свою чергу, такі чинники, як перевищення швидкості та виїзд на смугу зустрічного руху, найчастіше фіксуються у протоколах про ДТП та зазвичай визнаються остаточними причинами ДТП під час проведення автотранспортної експертизи [6, с. 185].

Але першопричини, які саме й призвели до перевищення швидкості та виїзду на зустрічну смугу, належним чином не вивчаються, а тому й запобіжні заходи не можуть бути ефективними чи взагалі не застосовуються [12]. Крім вищезазначених чинників, що детермінують скоєння злочинів, передбачених статтею 286 КК України, в літературі найчастіше зустрічаються такі:

1) керування транспортом після вживання алкогольних напоїв, у хворобливому стані, у випадку гострого емоційного збудження, відволікання уваги від контролю руху;

2) поверховість працівників сервісних центрів МВС у перевірці професійних знань та вмінь осіб, що прагнуть отримати право на керування транспортом, корисливі зловживання під час виконання цих функцій та відповідних операцій;

3) невикористання водієм і пасажирами пристосувань індивідуальної безпеки;

4) порушення нормативів робочого часу, що викликає психологічне перенапруження водія;

5) віктимна поведінка пасажирів;

6) конструктивні недоліки автотранспортних засобів, особливо системного керування та гальмування;

7) неналежний контроль технічного стану автотранспортних засобів із боку власників;

8) недостатнє фінансування дорожнього господарства, що перешкоджає підтриманню в належному стані автомобільних шляхів і доріг, дотриманню нормативів їх прокладення, утримання, ремонту [2, с. 691];

9) організаційні недоліки в діяльності суб'єктів експлуатації транспорту, які належним чином не виконують вимог законодавства про дорожній рух, програми і нормативних документів Кабінету Міністрів;

10) неналежна організація нагляду та контролю дорожнього руху, передусім із боку територіальних підрозділів Національної поліції (патрульної поліції);

11) невідповідність технічних параметрів та несправність транспортного засобу;

12) погодні умови та непристосованість шляхів до ускладнення останніх;

13) нестабільність та суперечливість нормативно-правового регулювання дорожнього руху, в тому числі організації діяльності поліції [5, с. 215–220].

На жаль, статистичні дані показують, що у 2015 році трапилось 25365 ДТП з постраждалими [11]. Утім, детермінацію транспортної злочинності варто розглядати як двосторонній вплив складних комплексів – особистості злочинця та конкретної ситуації, яка виникла на момент розвитку злочинної події.

Більшість вітчизняних вчених кримінологів вважають, що сама по собі ситуація на дорозі, навіть у випадку вираженої складності, не здатна стати причиною транспортного злочину. Однак у випадку вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК України, завжди існує нехтування правилами дорожнього руху та безпеки як особливий вид антисуспільного прояву, негативна якість особистості, яка, втім, має різний ступінь вираженості.

Серед правопорушень, матеріали щодо яких направлені до суду, таких, які вчинені особами, що вже раніше вчиняли кримінальні правопорушення, зафіксовано 126 (4,8%) – у 2015 р. та 170 (5,4%) – у 2014 р. (за ч. 2, 3 ст. 286 – 36 (1,4%) та 27 (0,9%)), у стані алкогольного сп'яніння – 573 (21,6%) – у 2015 р. та 699 (22,0%) – у 2014 р. (за ч. 2, 3 ст. 286 – 212 (8,0%) та 214 (6,7%)), неповнолітніми або за їх участю вчинено 30 (1,1%) – у 2015 р. та 46 (1,5%) – у 2014 р. (за ч. 2, 3 ст. 286 – 6 (0,2%) та 9 (0,3%)). Вражають також дані про велику кількість потерпілих від злочинів, що представляють собою дорожньо-транспортні пригоди. Так, у 2015 році потерпілих було 12430 осіб (у 2014 – 12430), із них загинула – 2481 (20,0%) особа (у 2014 – 2559 (20,6%)). Серед потерпілих осіб жіночої статі виявлено 4268 (34,3%) осіб (у 2014 – 4171 (33,6%)), неповнолітніх – 573 (4,6%) особи (у 2014 – 549 (4,4%)), малолітніх (до 14-ти років) – 490 (3,9%) осіб (у 2014 – 438 (3,5%)) [1].

Отже, кожні 42 хвилини одна людина стає жертвою злочину, передбаченого ст. 286 КК України. Кількість загиблих і травмованих від цих злочинів досить значна, а матеріальні збитки занадто великі, тому залишається нагальна потреба в дослідженні вищ детермінації та в розробленні ефективних заходів запобігання.

Змістом злочинної поведінки в даному випадку є порушення водіями правил дорожнього руху. Але йдеться не про будь-яке порушення ПДР, а лише таке, що здатне створити об'єктивно небезпечну ситуацію. Ці злочини є результатом створення аварійної ситуації, яка виникає в процесі складної взаємодії декількох учасників дорожнього руху між собою та з обставинами, що визначають об'єктивні обставини

руху. У даному випадку перетинаються кілька ліній розвитку причинно-наслідкових зв'язків та умов.

Подібна особливість є характерною для багатьох необережних злочинів. Ми поділяємо позицію А.П. Закалюка, який виокремлює чотири основних варіанти співвідношення сторін взаємодії (особистості та середовища) в механізмі необережного, зокрема транспортного, злочину. Перший – із переважанням у зумовлювальному комплексі впливу елементів середовища та значно меншою значущістю елементів особистості особи, яка вчиняє злочин. Другий – із приблизно рівною мірою зумовлювального впливу елементів середовища і особи. Третій – із переважанням у зумовленні злочину впливу елементів, що залежать від особи та її індивідуальних якостей, та меншою мірою значущості елементів середовища. Четвертий – за відсутності впливу середовищних елементів або неможливості визначити типове співвідношення між ними й елементами особи [2, с. 666–667].

Цікавою, на наш погляд, є позиція В.А. Мисливого, який саме обстановку вважає важливим елементом кримінологічної характеристики механізму злочинної поведінки під час транспортного злочину і відносить її до системи взаємодіючих об'єктивних і суб'єктивних факторів, які характеризують умови місця, часу, дорожні, метеорологічні та інші умови, особливості поведінки учасників події та інші обставини, що впливають на злочинну поведінку.

На підставі аналізу її видів (проста, складна, кульмінаційна, екстремальна, фатальна тощо) автор вважає найбільш обґрунтованим використання в характеристиці механізму злочинної поведінки небезпечної та аварійної обстановки як таких, що органічно пов'язуються з відповідними кримінально-правовими ознаками цих злочинів.

Крім того, вчений вважає, що на злочинну поведінку впливає також і взаємодія винного з потерпілим та іншими суб'єктами дорожнього руху в матеріальній та ідеальній формах, неузгодженість яких, розбіжність або невиправдання призводить до виникнення небезпечної та аварійної обстановки і настання суспільно-небезпечних наслідків [4, с. 19].

Отже, кримінологічна характеристика злочинців, винних у злочині, передбаченому статтею 286 КК України, призводить до висновку, що у своїй більшості вони належать до категорій так званих ситуаційних та нестійких злочинців.

Так, за даними Державної судової адміністрації, осіб, засуджених за скоєння злочину, передбаченого ст. 286 КК України, у 2015 році – 2548, у тому числі за ч. 1 ст. 286 – 1149 (45,1%), за ч. 2 ст. 286 – 1339 (52,6%), за ч. 3 ст. 286 – 60 (2,4%) осіб. Тобто в більш ніж половині випадків злочинних дій йдеться про смерть потерпілих. Щодо 1668 (42,3% від тих, чий справи розглядалися судами) осіб справи було закрито, в тому числі щодо 1092 (27,7%) – у зв'язку з примиренням винного з потерпілим.

Серед засуджених у 2015 році значно переважають чоловіки – 2423 (95,1%) особи. Жінок, засуджених за ст. 286 КК України, – лише 125 (4,9%) осіб,

що зумовлено як їх меншою кількістю серед водіїв, так і більшою обережністю за кермом. Скоїли злочин у стані алкогольного сп'яніння 570 (22,4%) осіб, що говорить про значну роль алкоголю як фактору, який сприяє злочинній поведінці.

Віковий склад засуджених на момент вчинення злочину є таким: від 14 до 16 років – 1 (0,04%) особа, від 16 до 18 років – 22 (0,9%) особи, від 18 до 25 років – 454 (17,8%) особи, від 25 до 30 років – 421 (16,5%) особа, від 30 до 50 років – 1210 (47,5%) осіб, від 50 до 65 років – 365 (14,3%) осіб, від 65 років і старше – 75 (2,9%) осіб. Таким чином, під час аналізу вікових груп виявляється, що найбільше злочинних дій вчиняється особами віком від 25 до 30 років, зважаючи на час появи індивідуального автотранспорту та невеликий досвід керування.

Заняття засуджених на момент вчинення злочину є такими: робітники склали 623 (24,5%) особи, державні та інші службовці – 70 (2,7%) осіб, приватні підприємці – 131 (5,1%) особу, працівники господарських товариств – 103 (4,0%) особи, пенсіонери, в тому числі інваліди – 205 (8,0%) осіб, безробітні – 59 (2,3%) осіб. Працевдатних, які не працювали і не навчались, – 1173 (46,0%) особи, з них 90 (3,5%) осіб мають незняту і непогашену судимість. Таким чином, великий відсоток незайнятих осіб (із поправкою на кількість офіційно незареєстрованих працівників) говорить про ймовірні ознаки асоціальності в поведінці цих злочинців.

Мали освіту на час вчинення злочину: повну вищу – 526 (20,6%) осіб, базову вищу – 120 (4,7%) осіб, професійно-технічну – 669 (26,3%) осіб, повну загальну середню – 969 (38,0%) осіб, базову загальну середню – 245 (9,6%) осіб, початкову загальну – 14 (0,5%) осіб, не мали жодної освіти – 5 (0,2%) осіб. Загалом, показники освіти суттєво не відрізняються від тих, що має інше населення, враховуючи віковий склад засуджених. Хоча слід відмітити переважно низьку професійну кваліфікацію засуджених. Осіб, що раніше вчиняли злочини, включно з тими, що мають незняту і непогашену судимість (кримінологічний рецидив), – 292 (11,5%) [10].

Слід відмітити, що загальний кримінологічний рецидив серед злочинців цього виду порівняно нижчий, ніж серед злочинців, що скоїли умисні злочини. Морально-психологічна характеристика осіб, винних у скоєнні злочину ст. 286 КК України, пов'язана з характерною для їх учасників особистісною позицією. Їм притаманний: егоїзм, соціальна безвідповідальність, нехтування правилами суспільної поведінки та викривлена оцінка наслідків порушень безпеки дорожнього руху.

Загальносоціальні заходи попередження цих злочинів пов'язані передусім із забезпеченням належної підготовки та підвищення кваліфікації водіїв. На практиці має місце: скорочення термінів підготовки, неналежним чином організоване вивчення ПДР, формальний підхід до практичних занять з інструктором, мала кількість фактичних годин навчальної їзди, корумпованість процесу отримання водійського посвідчення та інше.

Другим напрямком є підвищення відповідальності та кваліфікації осіб, що здійснюють контроль за дорожнім рухом. Безкінечні реформи в організаційній структурі відповідного відомства не сприяють чіткій організації його роботи та особливо роботі його територіальних підрозділів. Необхідно подолати десятиріччями сформоване негативне ставлення до працівників поліції, що мають забезпечувати безпеку дорожнього руху. Що, слід сказати, в останній час і відбувається, але поки що досить повільно. Насамперед, на суспільну думку впливають негативні факти всюдозволеності на дорогах за участю високопосадовців та їхніх близьких. Щоб змінити цю ситуацію, звісно, потрібен час та загальні неформальні антикорупційні реформи.

Спеціальні заходи попередження цього виду злочинів включають: систематичний контроль за дотриманням правил безпеки та ПДР, постійне виявлення та усунення конкретних обставин, що сприяють виникненню аварійної обстановки; капітальний, а не «ямковий» ремонт доріг; встановлення адекватних дорожніх знаків; освітлення пішохідних переходів у темний період доби; контроль за станом транспортних засобів, зокрема їх тонуванням; удосконалення систем безпеки транспортних засобів вітчизняного виробництва.

Основним напрямком індивідуального запобігання є попередження рецидиву. Останнім часом на цей факт відчутно вплинуло підвищення адміністративної та кримінальної відповідальності, в тому числі і суми штрафів за водіння в нетверезому стані. Але це покращення може бути знівельоване все ще високим рівнем корупції в цій сфері.

Так кожна п'ята ДТП в Україні скоюється водіями в нетверезому стані. У підписаному 7 липня президентом законі йдеться про збільшення адміністративної відповідальності за водіння в нетверезому стані. Зокрема, у випадку, коли водій вперше притягується до відповідальності за нетверезе водіння, він сплатить штраф 10200 грн. (600 н.м.) та буде позбавлений права керування на 1 рік. За вчинення повторного правопорушення протягом року накладається штраф у розмірі 20400 грн. (1200 н.м.) із позбавленням права керування на 3 роки. У випадку, коли водій втретє за рік вчинить дане правопорушення, штраф сягає суми 40800 грн. (2400 н.м.) із позбавленням права керування на 10 років [7]. До цього адміністративна відповідальність за водіння в нетверезому стані посилювалась законом від 19.11.2013 р. Під час аналізу докладної інформації про аварійність на дорогах, що оприлюднюється Управлінням безпеки дорожнього руху, за місяць дії закону від 07.07.2016 р. кількість ДТП із вини нетверезих водіїв дещо зменшилась і у відносних показниках становить вже кожен сьомий випадок [11]. Тобто на першому етапі підвищення штрафів мало свій результат, якщо порівнювати із середніми показниками попереднього періоду.

Утім, незважаючи на захмарні суми штрафів, кількість нетверезих водіїв залишається високою. Причиною такої ситуації, на нашу думку, є: 1) загальна висока ураженість населення традицією

вживання алкоголю; 2) недостатній контроль за безпекою дорожнього руху з боку поліції; 3) високий рівень корупції в державі, наявна можливість «відкупитись».

Варто зауважити, що такий небезпечний фактор, як вживання алкоголю, не породжує нових якостей особи та не виробляє нові негативні риси особистості, але вживання спиртних напоїв водіями та іншими учасниками руху різко знижує можливість вибору правильних рішень у складній дорожній обстановці та набагато збільшує час реакції. Крім цього, алкоголь утримується в організмі людини тривалий час, у зв'язку із чим керування автомобілем навіть на другий день після вживання алкоголю є небезпечним.

У зв'язку із цим антиалкогольна профілактика взагалі, і особливо попередження випадків керування транспортом після вживання алкоголю, є найважливішим напрямком всіх видів запобігання. Найбільш результативним у випадку неспрацьовування загальної профілактики та спеціально-кримінологічних заходів залишається оперативне попередження злочинів та ДТП шляхом зупинки транспортного засобу та його тимчасової конфіскації у випадку обґрунтованої підозри (або підтвердженого факту) щодо вживання алкоголю водієм.

Необхідною є виховна робота серед водіїв, технічного обслуговуючого персоналу та інших громадян, зокрема неповнолітніх, що є віктимною категорією населення. Особливою категорією порушників є водії таксі, що часто мають великий досвід керування автотранспортом, але завжди існує небезпека перевтоми за кермом, зниження концентрації уваги, бажання збільшити швидкість руху в надії більше заробити і т.п., тому статистика фіксує значну кількість аварій із вини водіїв таксі. Щодо цих осіб необхідною є систематична виховна робота, суворий відбір та контроль із боку власників та територіальних підрозділів поліції.

Головним суб'єктом спеціально-кримінологічного запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України, включаючи попередження та оперативне припинення аварійних ситуацій, є Національна поліція України. Поліцейську реформу, що відбулася протягом останнього року, називають найбільш успішною серед нових українських реформ.

Згідно із Законом України «Про дорожній рух» (ст. 52<sup>3</sup>) до повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, належать: 1) участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики в цій сфері; 2) забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; 4) погодження проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг; 5) погодження пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації

дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту і т.п.; 6) інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень в автоматичному режимі [8].

Закон України «Про Національну поліцію» (ст. 23) відносить до повноважень поліції відповідно до покладених на неї завдань також регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі [9].

Оновленій структурі надані й інші повноваження, що відкриває нові можливості для організації ефек-

тивної роботи із запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України. Це, у свою чергу, потребує вироблення нових ґрунтовних кримінально-правових та кримінологічних підходів до дослідження окресленої проблеми.

**Висновок.** Таким чином, викладена кримінологічна характеристика злочинів ст. 286 КК України, дослідження їх першопричин та розроблення ефективних заходів запобігання має стати основою для вироблення системного підходу в профілактичній роботі та реалізації поставлених перед Національною поліцією завдань щодо відчутного зниження рівня злочинності у сфері дорожнього руху.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Генеральна прокуратура України. Розділ: Інформація. Звіти – Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за 2015 (2014) рік. URL : [gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir\\_id=112169&libid=100820#](http://gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=112169&libid=100820#).
2. Закалюк. Т. 2 Закалюк А.П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 2 : Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. 712 с.
3. Кримінальний кодекс України. Верховна Рада України; Кодекс України, Закон від 05.04.2001 № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131. URL : [zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/page](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/page).
4. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». Київ, 2005. 41 с.
5. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія ; МВС України. Юрид. акад. Дніпро, 2004. 380 с.
6. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 183–187.
7. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Верховна Рада України ; Закон від 07.07.2016. № 1446-VIII. URL : [zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1446-19](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1446-19).
8. Про дорожній рух. Верховна Рада України ; Закон від 30.06.1993. № 3353-XII. *Відомості Верховної Ради*. 1993. № 31. Ст. 338. Редакція від 28.12.2015. URL : [zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page).
9. Про Національну поліцію. Верховна Рада України. Закон від 02.07.2015. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2015. № 40-41. Ст. 379. Редакція від 01.01.2016. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19/page>.
10. Судова влада України. Офіційний веб-портал. Розділ: Державна судова адміністрація України. Головна. Судова статистика – Форма 6. Звіт про кількість осіб, засуджених, виправданих, справи щодо яких закрито, неосудних, до яких застосовано примусові заходи медичного характеру та види кримінального покарання. Форма 7. Звіт про склад засуджених. URL : [court.gov.ua/sudova\\_statystyka\\_Zvit\\_2015/](http://court.gov.ua/sudova_statystyka_Zvit_2015/).
11. Управління безпеки дорожнього руху. Розділ : Статистика аварійності в Україні – Статистика аварійності в Україні за 2015 (2014) рік. URL : [www.sai.gov.ua/ua/ua/statis/21.htm](http://www.sai.gov.ua/ua/ua/statis/21.htm).
12. Холмянський Я.Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП. *Вісн. Донецького університету. Серія В: Економіка і право*. 2007. Вип. 1. С. 35–42.