

УДК 343.9:343.346(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.29>**Христич І. О.,**кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В.В. Сташиса Національної академії правових наук України**ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЗМІНИ ПРАВОПОРУШЕНЬ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

Анотація. У статті, яка підготовлена відповідно до планів проведення наукових досліджень НДІВПЗ НАПрН України за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», розглянуто проблеми стану кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особливо останнім часом протягом 2021 р. (за 9 та 10 місяців порівняно з 2020 р.). Підкреслено основні тенденції зміни показників цієї категорії злочинності.

Проаналізовано, що дійсно, статистичні показники не можна враховувати як єдине джерело щодо стану кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, тому що за цим розділом Кримінального кодексу України реєструється дуже незначний відсоток (практично 12%), що може свідчити про те, що там, де відсутня автофіксація дорожньо-транспортних пригод, ті, які не призвели до травматизму або смерті людей, як правило, не фіксуються.

Проведене вибіркове дослідження вироків дало змогу встановити, що дуже незначна кількість осіб, вина яких була встановлена в ході судового розгляду, дійсно отримала реальні строки покарання (за ч. 2 ст. 286 їх отримали лише 7,4%; за ч. 3 ст. 286 – 60%). Про це свідчить також точка зору 80% українців, які вважають, що більше шансів виграти у суді має той, у кого більше грошей чи влади.

Під час вивчення поширення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно враховувати зареєстровані адміністративні правопорушення, які на практиці інколи дуже важко або небажано відокремлювати від кримінальних проступків. У статті ми аналізували лише кримінальні правопорушення, не звертаючи увагу на адміністративні правопорушення.

Зроблено висновок, що система «штучний інтелект – транспортний засіб – середовище руху – правове середовище» створює реальні передумови для зниження впливу людського фактору на причини аварійності.

Виходячи з наведених офіційних статистичних показників, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатись як складова частина національної безпеки держави.

Ключові слова: безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту, дорожньо-транспортні пригоди, транспортний засіб, рівень злочинності, динаміка злочинності, опитування, штучний інтелект.

Khrystych I. O. Main trends of change of offenses in the field of road safety and transport operation

Abstract. The article, prepared in accordance with the research plans of the Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine on the fundamental topic “Strategy for the prevention of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine”, considers the problems of criminal offenses in road safety and transport operation, especially recently in 2021 (for 9 and 10 months compared to 2020). The main trends of change of indicators of this category of crime are emphasized.

It is analyzed that indeed statistical indicators cannot be considered as the only source on the state of criminal offenses in the field of road safety and transport operation. Because this section of the Criminal Code of Ukraine registers a very small percentage (almost 12%), which may indicate that where there is no auto-fixation of road accidents, those that did not lead to injury or death are not fixed, as a rule.

A conducted selective study of the verdicts made it possible to establish that a very small number of people whose guilt was established during the trial actually received real terms of punishment (according to Part 2 of Article 286 only 7.4%; according to Part 3 of Article 286 – 60%). This is evidenced by the point of view of 80% of Ukrainians who believe that the one who has more money or power has a better chance of winning in court.

When studying the prevalence of violations of road safety or transport operation regulations it is necessary to take into account the registered administrative offenses, which in practice are sometimes very difficult

or undesirable to separate from criminal offenses. In the article, we analyzed only criminal offenses, not paying attention to administrative ones.

It is concluded that the system “artificial intelligence – vehicle – traffic environment – legal environment” creates real preconditions for reducing the impact of the human factor on the causes of accidents.

Based on the above official statistics, we believe that road safety should be considered as an integral part of national security.

Key words: *road safety and transport operation, road traffic accidents, vehicle, crime rate, crime dynamics, polls, artificial intelligence.*

Вступ. Доцільність проведеного наукового дослідження зумовлюється незадовільним на сучасному етапі рівнем безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Протягом останніх десятиліть разом із підвищенням інтенсивності дорожнього руху відбулось істотне збільшення кількості транспортних засобів. В Україні рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. На цьому у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій.

Стаття підготовлена відповідно до планів проведення наукових досліджень НДІ ВПЗ НАПрН України за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», що затверджена Постановою Президії НАПрН України від 26 червня 2020 р. № 113/6 та Постановою вченої ради НДІ ВПЗ ім. академіка В.В. Сташиса НАПрН України від 29 грудня 2020 р. № 7/1, номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U4105615.

Теоретичні та практичні шляхи розв’язання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту розроблялися такими науковцями, як А.М. Бабенко, В.С. Батиргарєєва, Ю.П. Битяк, В.І. Борисов, В.І. Василенко, В.М. Гарашук, С.В. Гізімчук, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, Ю.Б. Данильченко, О.М. Джужа, В.І. Жульов, В.Ю. Квашиш, М.Г. Колодяжний, В.А. Мисливий, О.В. Новіков, К.О. Полтава. В Україні проблемі порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту було присвячено два дисертаційні дослідження, а саме дослідження А.В. Піддубної «Кримінологічна характеристика та запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації на пасажирському автотранспорті» (2015 р.) та В.В. Бесчастної «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлу-

атації транспорту особами, які керують транспортними засобами» (2019 р.). Однак наукове дослідження А.В. Піддубної спиралось на аналіз показників злочинності до 2015 р., а дослідження В.В. Бесчастної розкривало лише проблемні питання кримінально-правового характеру. Слід зазначити, що за наявності значної кількості різноманітних наукових джерел не було спроби встановити реальну картину рівня безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні, а також основні тенденції їх розвитку.

Мета статті полягає в оцінюванні нинішньої ситуації, що склалася у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, тому що, як загальновідомо, офіційна статистика не містить повної інформації про всі вчинювані кримінальні правопорушення через існування явища латентної злочинності. Отже, кримінологічний аналіз потрібно проводити з урахуванням зазначеного.

Виклад основного матеріалу. Наукове дослідження означає постійний рух між теорією та спостереженням. Отже, якщо покладатися виключно на спостереження під час пояснення причин якогось явища й ігнорувати теорію, не можна розраховувати на проведення дійсного наукового дослідження. Ще у XIX столітті А. Кетле, який вважається одним із засновників кримінальної статистики, встановив, що злій волі окремого індивіда в соціальній діяльності відведено достатньо мало місця: у світі, де багато з нас завзято бачать тільки хаотичні прояви, існують всесильні та постійні закони [1, с. 9]. Більшість науковців розглядає злочинність як особливу соціальну практику, різновид предметної діяльності [2, с. 255; 3, с. 138, 139].

Злочинність, на жаль, існує у всіх країнах світу. Головним є те, що для адекватного реагування на її стан та тенденції, необхідно мати достовірні статистичні дані. Зрозуміло, що найбільш достовірними даними ми вважаємо звіти

Генеральної прокуратури. Однак вони наводять дані лише про обліковані кримінальні правопорушення, а не про зареєстровані. Відповідно до Положення про порядок ведення Єдиного реєстру досудових розслідувань до загальної кількості облікованих, у звітність кримінальних правопорушень не включають правопорушення, за якими кримінальні провадження закрито через відсутність події кримінального правопорушення або відсутність у діянні складу кримінального правопорушення (пп. 1 або 2 ч. 1 ст. 284 КПК) [4]. Дорожньо-транспортна пригода – це подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи заподіяно шкоди майну (п. 6 ст. 2) [5]. Відповідно до Правил дорожнього руху, транспортний засіб – це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [6].

На жаль, кількість дорожньо-транспортних пригод і їх тяжкість істотно різняться у різних обліках. Так, за даними МОЗ, їх тяжкість істотно більше, ніж за статистикою МВС. Крім того громадські активісти систематично підкреслюють, що автотранспортні пригоди, які не призвели до тяжких тілесних ушкоджень, зовсім не потрапляють до статистичних показників, особливо це стосується України.

Як загальновідомо, в чинному Кримінальному кодексі України є розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей, що забезпечують захист безпечного функціонування транспортної системи України, а саме залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального, трубопровідного транспорту, від посягань на життя та здоров'я громадян, власність та довкілля. Ми, як і більшість учених України, вважаємо, що в цей розділ було недоцільно включати статтю 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом», адже її краще було віднести до злочинів проти власності. Зараз особи, які розробляють проєкт нового Кримінального кодексу України, згодні з цією думкою.

Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини належать до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі

злочинної недбалості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу, а також яка характеризується кількісними і якісними показниками.

Поняттям дорожньо-транспортних (автотранспортних) злочинів охоплюють такі склади злочинів:

1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України);

2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України);

3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України);

4) порушення пішоходом, велосипедистом, ізовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України) [7].

Обов'язковим елементом сфери дорожнього руху виступають механічні та інші транспортні засоби, основним видом яких є автомобілі. Упродовж понад ста років існування автомобіль увібрав у себе ледве не всі наявні досягнення науково-технічних галузей знань, і сьогодні він залишається об'єктом апробації найбільш передових ідей. Негативна динаміка транспортних злочинів стала особливо загрозливою наприкінці другого тисячоліття, що є характерним для більшості розвинутих країн світу. Як загальновідомо, рівень цивілізації суспільства визначається також рівнем розвитку транспорту, який також є проблемою безпеки руху та його експлуатації. Зрозуміло, що поки що він залишається об'єктом підвищеної небезпеки.

Автотранспорт у сучасних умовах виконує важливу роль у безперервному процесі перевезення пасажирів та вантажів, однак разом із перевагами, які має автомобільний транспорт, він завдає величезних втрат суспільству, пов'язаних із загибеллю, травмуванням людей, а також матеріальними збитками внаслідок ДТП. За дослідженнями В.В. Гаркуши та О.М. Кучеренка, в Україні нараховується понад 15 млн. одиниць автотранспорту, щорічно трапляється близько 25 тис. ДТП, у яких гине понад 4 тис. осіб, а 30 тис. осіб отримують травми різного ступеня тяжкості. Причому тільки 33% кримінальних проваджень щодо таких правопорушень направляються до суду,

за якими менше 50% винних притягується до відповідальності [8].

Проведене нами вибіркове дослідження вироків продемонструвало, що, на жаль, реальне покарання у вигляді позбавлення або обмеження волі одержує дуже незначний відсоток осіб, які вчинили злочини. Так, за ч. 2 ст. 286 їх отримує лише 7,4%, а за ч. 3 ст. 286 – 60%.

При цьому необхідно враховувати, що лише 10,5% українців переконані в тому, що мають рівні шанси на справедливість у суді незалежно від свого статусу чи фінансів. Натомість майже 80% вважають, що у суді виграє багатша чи впливовіша сторона. Про це свідчать дані опитування, проведеного 14–19 травня фондом «Демократичні ініціативи» та Центром Разумкова на замовлення Фондації DEJURE із 14 до 19 травня 2021 р. Опитування проводилось в усіх регіонах України за винятком Криму та окупованих територій Донецької та Луганської областей. Опитано 2020 респондентів віком від 18 років. Теоретична похибка вибірки не перевищує 2,3% [9].

З 1 липня 2020 р. у звітності щодо кримінальних проваджень виокремили такі показники, як злочини та кримінальні проступки. За 9 місяців 2020 р. кримінальні проступки склали серед 312 507 облікованих кримінальних правопорушень 28,8% (89 948); за 9 місяців 2021 р. кримінальні проступки склали серед 271 396 облікованих кримінальних правопорушень 33,1% (89 834). Серед кримінальних правопорушень проти безпеки та експлуатації транспорту (ст. ст. 276–292 КК України) кримінальні проступки у 2020 р. склали лише 11,9% (1 884 з 15 795); за 9 місяців 2021 р. вони склали 12,3% (1 306 з 10 643), тому можемо зазначити, що латентність кримінальних проступків цієї категорії дуже значна.

Важливе місце в суспільному житті посідають процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема шкода, якої зазнає суспільство від дорожньо-транспортних пригод. Одними з головних причин високого рівня аварійності на автошляхах, крім низького рівня транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, є неналежний стан доріг та автодорожнього устаткування, відсутність розмітки проїзної частини, знаків на небезпечних ділянках доріг,

застарілі світлофори, зневага до елементарних вимог безпеки з боку державних органів стосовно забезпечення належного стану доріг, неналежне виконання державного обов'язку стосовно учасників дорожнього руху, низка кваліфікація учасників руху.

Хвилює також стан наслідків від дорожньо-транспортних пригод на дорогах України. Рівень смертності на українських автошляхах у чотири рази вище, ніж у Європейському Союзі. За статистикою експертів Світового банку, щорічні економічні втрати України від дорожніх катастроф, які спричиняють тисячі людських смертей та травмувань, еквівалентні близько 5 мільярдам доларів США. Хороші та швидкі дороги є також драйвером національної економіки [10].

У статті Ю.Б. Данильченко «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: кримінологічний аналіз основних показників злочинності» проведено аналіз основних статистичних показників злочинності, які пов'язані з порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [11]. Це дослідження спирається на статистичні дані, які містяться у щорічних звітах Офісу Генерального прокурора України та Патрульної поліції Національної поліції України. Дослідження охоплено 2016–2020 рр. У статті проаналізовано основні статистичні показники, які використовує кримінологічна наука для характеристики того чи іншого виду злочинної діяльності, зокрема абсолютні рівні злочинності та судимості, коефіцієнти злочинної інтенсивності та злочинної активності, структури й географії та динаміки кримінальних правопорушень у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [11].

Офіційні статистичні дані наочно свідчать про те, що в умовах пандемії коронавірусу, коли відбувається значне зменшення кількості облікованих кримінальних правопорушень, за 9 місяців 2021 р. порівняно з 2020 р. це зменшення склало 13,2%, а кількість облікованих дорожньо-транспортних пригод збільшилась на 15,5% (137 286 порівняно з 118 884). Таке збільшення реєструється у всіх областях України [12]. Така ж тенденція прослідковується в подальшому, адже зростання дорожньо-транспортних пригод за 10 місяців 2021 р. склало

13,9% (з 135 626 до 154 480). Збільшення реєструється також у всіх областях України [13]. Деякі пов'язують таке збільшення зареєстрованих дорожньо-транспортних пригод з останнім нововведенням, яке спрямоване на боротьбу з порушниками, а саме системою автофіксації порушень. Так, у червні 2021 р. у Києві зафіксовано 3 163 дорожньо-транспортні пригоди, що на 0,9% більше за попередній показник. При цьому рівень травматизму і смертності зменшився на 7,17% (207 осіб) і 46,2% (7 осіб), при тому, що система фіксувала у цей період тільки перевищення водіями швидкісного режиму [14]. Деяке збільшення фактів облікованих кримінальних правопорушень можна вважати позитивним, тому що застосовуються зараз технічні засоби, які фіксують порушення правил дорожнього руху. Прослідковується зменшення дорожньо-транспортних пригод із кількістю загиблих за 9 місяців 2021 р. на 10,4% порівняно з 9 місяцями 2020 р. (2 225 до 2 484), за 10 місяців 2021 р. на 8,8% порівняно з 10 місяцями 2020 р. (2 592 до 2 842). Кількість травмованих також зменшилася за 9 місяців 2021 р. на 6,3% порівняно з 9 місяцями 2020 р. (22 200 до 23 693), за 10 місяців 2021 р. на 6,8% порівняно з 10 місяцями 2020 р. (24 905 до 26 726) [12; 13].

Щодня на дорогах України у 2021 р. стається близько 500 аварій, у яких травмуються люди. Статистика смертності не менш сумна: в середньому 7 загиблих на день. Поліція та інші профільні відомства роблять все можливе, щоб знизити кількість дорожньо-транспортних пригод, але поки що статистика сумна. Так, із початку 2021 р. в країні сталося 29 545 аварій, що на 19,5% більше, ніж роком раніше. У них травмувалися 3 696 і загинули 415 осіб. Порівняно з 2020 р. статистика травматизму і смертності змінилася в кращий бік, знизившись на 17% і 20,2% відповідно. Здебільшого аварії виникають через порушення водіями правил дорожнього руху. До числа головних причин можна віднести проїзд на заборонний сигнал світлофора, недотримання дистанції, агресивне маневрування та обгони, порушення правил проїзду перехрест'я і виїзд на зустрічну смугу [15].

Під час вивчення поширення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно враховувати зареєстровані адміністративні правопорушення, які на

практиці інколи дуже важко або небажано відокремлювати від кримінальних проступків. За темою дослідження ми не вивчали адміністративні правопорушення.

Зокрема, 16 серпня 2019 р. набув чинності Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху» від 10 травня 2019 р. № 359. У цьому Наказі підкреслюється, що цей Реєстр є підсистемою Єдиної інформаційної системи МВС (ЄІС МВС), що забезпечуватиме збирання, облік, пошук, узагальнення даних про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху (зокрема, зафіксовані в авторежимі) та порушення правил зупинки, стоянки, паркування (зокрема, зафіксовані у режимі фото-, відеозйомки) [16].

У 2020 р. Кабінет Міністрів України схвалив новий програмний документ, а саме Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. Прийняття цієї Стратегії відбулося в часи перебування українського суспільства в умовах коронавірусу [17]. Метою Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30% до 2024 р., зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення [16]. Головними напрямками Стратегії названо визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні [17].

Зараз одним із головних документів є Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. [18]. Метою цієї Програми є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених

Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. [17]. Серед завдань із виконання Програми визначено удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури; забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху [18].

Державна програма передбачає ще більш високий прогноз показників смертності. Так, у 2021 р. загинуть 11,3 людини на 100 тисяч, у 2022 р. – 10,1, у 2023 р. – 8,8. У Міністерстві інфраструктури пояснюють таким чином: почали рахувати також людей, які загинули не тільки на місці аварії, але й померли в лікарні від травм протягом 30 днів. Натомість у попередні роки у прогнозі враховували лише померлих на місці автокатастрофи. За такого підходу реальна статистика смертності на дорогах України ще вище, ніж рапортує поліція: у 2017 р. внаслідок ДТП загинули 5 316 людей (а не 3 432), у 2018 р. – 5 201 людина (а не 3 350), у 2019 р. – 5 418 людей (а не 3 454). [19].

Загальнонаціональне опитування, показало, що 36% опитуваних вважають водіння автотранспорту водіями у нетверезому стані важливою проблемою, лише 12% відзначають успішну боротьбу з нею [20].

У Пекіні дорожній патруль протестував першого робота, який стежить за порушеннями водіїв на дорогах. Це маленька поліцейська машина, що їздить зі швидкістю 5 км/год. Випробування пройшли на автостраді до аеропорту Шоуду. Завдання робота-копа полягає в тому, щоб їздити розділовою смугою і робити фото або відео усіх порушень. Також робот відправляє водіям повідомлення про погану погоду, ремонти шляхопроводів або ДТП. Під

час виникнення аварії робот швидко приїжджає на місце, знімає всі необхідні матеріали і відправляє їх до поліції [21].

Отже, сучасний варіант системи, на наш погляд, є таким: «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 за певного обмеження ролі водія у сфері дорожнього руху можна прогнозувати її суттєве позбавлення від протиправної поведінки і помилкових рішень людини, які приводять до настання злочинних наслідків, тому безпілотний автотранспорт може стати фактором, що слугуватиме докорінному зниженню аварійності у світі [22, с. 56].

Упровадження штучного інтелекту у сферу дорожнього руху може позбавити її таких небезпечних порушень, як керування транспортним засобом у стані сп'яніння, хворобливому, стомленому стані чи під впливом певних медичних препаратів [22, с. 56].

Висновки. Зрозуміло, що статистична інформація не дає змоги встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Проблема існує, про неї говорять, але вона нікуди не зникає і навіть не має тенденцій до зниження. Отже, ситуація, що склалася у сфері дорожнього руху, свідчить про значні структурні прорахунки держави щодо забезпечення безпеки та організації суспільних відносин на вітчизняних дорогах і потребує нагального «переосмислення» інституційних підходів.

Виходячи з наведених офіційних статистичних показників, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатись як складова частина національної безпеки держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Кетле А. Социальная система и законы, ею управляющие / пер. с фр. Изд. стереотип. URSS. 2020. 314 с.
2. Дремин В.Н. Преступность как социальная практика: институциональная теория криминализации общества : монография. Одесса : Юридическая литература, 2009. 614 с.
3. Закалюк А.П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. Кн. 1. Київ : ВД «Ін-Юре», 2007. 423 с.
4. Кримінальний процесуальний кодекс України в редакції від 4 жовтня 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.
5. Кодекс цивільного захисту України в редакції від 10 червня 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text>.

6. Правила дорожнього руху в редакції від 20 липня 2021 р. URL: <https://vodiy.ua/pdr/1>.
7. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26. Ст. 131 зі змінами. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
8. Гаркуша В.В., Кучеренко О.М. Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих : методичні рекомендації. Дніпро : Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2016. 32 с.
9. 80% українців вважають, що більше шансів виграти у суді має той, у кого більше грошей чи влади. URL: <https://dif.org.ua/article/80-ukraintsiv-vvazhayut-shcho-bilshe-shansiv-vigrati-u-sudi-mae-toy-u-kogo-bilshe-groshey-chi-vladi>.
10. Підвищення безпеки українських доріг. URL: <https://www.worldbank.org/uk/results/2013/06/20/ukraine-making-roads-safer>.
11. Данильченко Ю.Б. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: кримінологічний аналіз основних показників злочинності. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2021. № 1 (24). С. 106–115.
12. Статистика ДТП в Україні за період з 1 січня 2021 р. по 31 вересня 2021 р.: ДТП 9-2021. *Сайт Патрульної поліції України*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>.
13. Статистика ДТП в Україні за період з 1 січня 2021 р. по 30 жовтня 2021 р.: ДТП 9-2021. *Сайт Патрульної поліції України*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka>.
14. Дюдюн Ю.В. Чи вплинула автофіксація на рівень аварійності в Україні: статистика від МВС. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/pdd-i-bezopasnost/povliyala-li-avtofiksatsiya-na-uroven-avarijnosti-v-ukraine-statistika-ot-mvd-1248403.html>.
15. Смертельні ДТП в Україні за 2021 р. URL: [utocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html](https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html).
16. Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху : Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 10 травня 2019 р. № 359. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text>.
17. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року. № 1360-р. *Верховна Рада України. База даних «Законодавство України»*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/-laws/show/1360-2020-p>.
18. Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. : Постанова КМ України від 21 грудня 2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.
19. Кабмін суттєво підвищив прогноз смертності на дорогах. Як це пояснюють? URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/02/08/kabmin-suttyevo-pidvyshhyv-prognoz-smertnosti-na-dorogah-yak-tse-poyasnyuyut>.
20. Стан правоохоронної системи під час пандемії: чи схвалює суспільство дії правоохоронців. URL: https://rpr.org.ua/news/stan-pravookhoronnoi-systemy-pid-chas-pandemii-chyskhvaliuiie-suspilstvo-dii-pravookhorontsiv/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=stan-pravookhoronnoi-systemy-pid-chas-pandemii-chy-skhvaliuiie-suspilstvo-diipravookhorontsiv.
21. Штучний інтелект і робототехніка на службі поліції. *Matrix-divergent*. 2018. URL: <https://matrix-info.com/shtuchnyj-intelekt-i-robototekhnika-na-sluzhbi-politsiyi>.
22. 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. С. 55–60.