

## **ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ ЗАГАЛЬНО-СОЦІАЛЬНОГО ТА СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНОГО ЗАПОБІГАННЯ АВТОТРАНСПОРТНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ**

*Стаття присвячена дослідженню проблеми застосування кримінологічних заходів запобігання автотранспортної злочинності.*

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

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. Водночас висока аварійність на автомобільному транспорті й тяжкі втрати притаманні для України: відносна кількість загиблих у 7-10 разів більша ніж у розвинених країнах [3, с. 11].

Порушення правил дорожнього руху спричиняє тяжкі наслідки здоров'ю та життю, значні матеріальні збитки. Тому проблема відпрацювання ефективних та дієвих заходів запобігання порушення правил дорожнього руху потребує нагального дослідження та розв'язання [5, с. 391].

Вивченням даної проблематики у різні часи займались 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. Сабакар, В. П. Тихий, М. Л. Шелухін та ін.

Багатопланова характеристика необережних злочинів вимагає і специфічної системи заходів їх запобігання. По-перше, на відміну від умисних діянь переважне значення в механізмі необережних злочинів мають ситуативні

чинники, що припускає найбільш перспективний і значимий 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 злочинів, вчинених з необережності.

Слід розрізняти такі заходи запобігання злочинності:

- а) загально-соціальні;
- б) спеціально-кримінологічні;
- в) індивідуальні [9, с. 400].

Крім того, окремим рівнем запобігання злочинності є віктимологічна профілактика.

Загально-соціальне запобігання автотранспортної 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 загально-соціальне запобігання злочинності є і буде залишатися найважливішим аспектом соціальної політики держави [4, с. 19].

Загально-соціальному запобіганню автотранспортної злочинності притаманна та особливість, що їх здійснення провадиться не заради протидії даної 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, даний вид злочинності (як і вся злочинність), причому як раз у сфері використання техніки, існує в усіх багатих і процвітаючих країнах. Постійне технічне відставання і його подолання – це не кримінологічні, а загально-соціальні, історичні проблеми [2, с. 496-497].

Можна виділити такі загально-соціальні заходи запобігання автотранспортної злочинності:

1. Соціально-економічні. Такі заходи спрямовані на задоволення потреб населення: підвищення прожиткового мінімуму, пенсій, соціальних виплат;

гарантування надання безкоштовної медичної допомоги; вирішення питання зайнятості молоді; забезпечення гідного фінансування державних медичних та освітніх закладів тощо.

2. Організаційно-технічні. Це, передусім, поліпшення доріг: будівництво нових та якісний ремонт вже існуючих доріг загального користування державного та місцевого рівнів; поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження; нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків, огорож у місцях з великою інтенсивністю руху; організація постійного контролю за станом доріг і т.д. Крім того, до цієї групи заходів може бути віднесено 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, с. 238-239].

Сучасна організація руху транспорту неможлива без використання новітньої автоматики та електронної техніки, здійснення комплексу найрізноманітніших організаційно-технічних заходів [1, с. 15]. 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, і т.д. [17, с. 129]. Згідно з Резолюцією Генеральної асамблеї ООН «Про підвищення рівня безпеки дорожнього руху в усьому світі» кожна держава перш за все повинна мати амбітну мету щодо скорочення смертності в результаті ДТП до 2020 р. 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 [8, с. 6].

3. Виховні, що передбачає формування у населення правильних ціннісних орієнтацій, ймовірного мислення, яке дозволяє аналізувати особистий досвід; профілактика пияцтва та наркоманії. 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 одурманюючі засоби помітно відрізняється від тих же порушень, вчинених тверезими людьми. Вони більш злісні, а в кінцевому рахунку і найбільш суспільно небезпечні. Це пояснюється тим, що вживання спиртного та інших одурманюючих засобів стимулює такі стани при порушенні правил безпеки руху, як загальна психічна дезорієнтованість, різного роду рухові розлади, це і призводить до подій з важкими наслідками [2, с. 490]. Тому результати боротьби з алкоголізмом і наркоманією прямо пропорційно впливатимуть на рівень автотранспортних злочинів.

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 в трудових колективах, навчальних закладах і за місцем проживання громадян. На думку автора, існуючі форми навчання Правилам дорожнього руху потребують перегляду. Перш за все необхідне не факультативне, а постійне навчання дітей у школах. Також вноситься пропозиція про створення спеціальної телевізійної навчальної програми для навчання Правилам дорожнього руху всього населення країни з урахуванням вікових груп і категорій учасників дорожнього руху [15, с. 20].

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, виправлення тих дефектів, які сприяють

порушенню правил безпеки – самовпевненості, переоцінки власних можливостей, безпечності і т.д., виховання почуття відповідальності та дисциплінованості тощо [16, с. 21].

Отже, загально-соціальні заходи запобігання автотранспортної злочинності повинні бути спрямовані на зменшення або усунення причин та умов її вчинення, що мають соціальний, економічний, культурно-виховний, організаційно-технічний та правовий характер. Заходи щодо запобігання цих злочинів здатні не тільки вдосконалити суспільні відносини, а й прискорить формування правової держави та виховання суспільства із новим мисленням.

Спеціально-кримінологічні заходи запобігання автотранспортної злочинності можна класифікувати таким чином:

1) за напрямком запобігання:

– контроль за додержанням безпеки дорожнього руху та дотриманням Правил дорожнього руху водіями автотранспорту. Він 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 напрямок є пріоритетним, адже здійснення даного 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 обслуговування. 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 експлуатації. Проведення періодичних технічних оглядів, контроль над

здійсненям автотранспортними підприємствами заходів з утримання транспорту в справному стані, перевірка його справності у вибіркового порядку і т.д. – неодмінні умови запобігання автотранспортних злочинів. 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, усунення факторів, що підсилюють стомлюваність (шуму, вібрації, загазованості і т. ін.), посилення енергопоглинаючих властивостей кузова, протиударна конструкція керма, комплектування транспортних засобів якомога більшою кількістю повітряних подушок та ін. [10, с. 296];

– висока фахова підготовка водіїв, контроль за станом здоров'я, тверезості та готовності керувати транспортом. [13, с. 143]. Поряд з системою технічних заходів багато уваги має приділятися підбору, підготовці, вихованню водіїв автотранспорту. Особливий акцент потрібно зробити на 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 учбових 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 [19, с. 134-135];

– виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними Правил дорожнього руху. На особливу увагу заслуговує безпека дітей, інвалідів, людей похилого віку та велосипедистів. У той же час має бути змінено відношення до пішоходів-порушників. Положення, коли за протиправну поведінку пішохода до відповідальності притягують водія тільки на тій підставі, що він управляє

джерелом підвищеної небезпеки, є неправильним. Потрібно терпляче і всебічне навчання пішоходів, здійснюване шляхом комплексу заходів, спрямованих на підвищення загального рівня їх організованості і свідомості [11, с. 419];

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 [18, с. 95]. 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. 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;

– кримінально-виправні 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 [7, с. 16];

– суди. Одним із важливих заходів запобігання автотранспортних злочинів 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.

Важливим напрямком спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортних злочинів 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 вдосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП; д) забезпечення проведення науково-дослідних 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 автотранспортної злочинності залежно від стадії можна розподілити на такі види:

1. Рання профілактика. Це діяльність, спрямована на виховання громадян додержуватись Правил дорожнього руху, викорінення із їх свідомості принципу безкарності та всездозволеності, формування правильних суспільних установок тощо. Заходами ранньої профілактики можуть бути: проведення різноманітні



бесід з водіями автотранспорту, лекцій у школах та вищих навчальних закладах; підвищення інформаційної обізнаності громадян із стану та кількості дорожньо-транспортних пригод, які призвели до тяжких наслідків і т.д.

2. Профілактика на етапі злочинної поведінки (пенітенціарний вид) – стосується осіб, що вчинили автотранспортні злочини і стосовно них 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) [20, с. 102].

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.

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 [14, с. 64].

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 [12, с. 50-51]. Таке поняття ґрунтується на об'єктивному критерії, що відбиває реальну подію, – наявність шкоди, збитків, завданих злочином. 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 [22, с. 34]. Таким чином, *жертвою автотранспортного злочину* можна визначити фізичну особу, якій унаслідок дорожньо-транспортної пригоди були заподіяні тілесні тяжкі або середньої тяжкості тілесні ушкодження, або настала її смерть.

Слід розрізняти 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 більшою чи меншою мірою вразливою. Виходячи з цього, виділяють чотири рівні віктимності при автотранспортних злочинах:

– 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 загальноприйнятим і загальновідомим нормам поведінки в суспільстві, мають невеликий життєвий досвід;

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

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

– стресова віктимність. Обумовлена змінами, що відбулися в психічному чи психологічному стані потенційного потерпілого як безпосередньо під час вчинення автотранспортного злочину, так і за довго до нього [23, с. 8].

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, які спрямовані 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 на меті виявляти та ліквідувати обставини, що мають негативний вплив на особистість учасника дорожнього 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» [21, с. 20] рівня їх масової віктимності [14, с. 65].

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 вищезазначеної системи запобігання автотранспортним злочинам має вплинути на зниження рівня аварійності в Україні. У той же час статистичні дані, які періодично подаються у засобах масової інформації, свідчать про те, що європейські держави значно випередили нас у питанні профілактики дорожньо-транспортного травматизму та безпеки руху в цілому. Тому для ефективного комплексу запобігання автотранспортній злочинності, безперечно, необхідне запозичення зарубіжного досвіду, зокрема країн ЄС та США. Але це вже тематика іншої публікації.

### Список літератури:

1. *Авакян Л. А.* Организационно-технические и криминалистические средства и методы предупреждения автотранспортных происшествий в Армянской ССР : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. юрид. наук / Л. А. Авакян. – М., 1971. – 17 с.
2. *Антонян Ю. М.* Криминология : учеб. для бакалавров / Ю. Н. Антонян. – М. : Юрайт, 2012. – 523 с.
3. *Гізімчук С. В.* Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм, стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. юрид. наук : 12.00.08 / С. В. Гізімчук ; Ун-т внутрішн. справ. – Х., 1999. – 17 с.
4. *Голіна В. В.* Запобігання злочинності (теорія і практика) : навч. посіб. / В. В. Голіна. – Х. : Нац. юрид. акад. України, 2011. – 120 с.
5. *Горбачова І. М.* Попередження транспортних злочинів кримінально-правовими заходами безпеки / І. М. Горбачова // Визначальні тенденції генезису державності і права : зб. наук. праць міжнар. наук.-практ. конф. «Треті Прибузькі юридичні читання» / за ред. В. І. Терентьєва, О. В. Козаченка. – Миколаїв : Іліон, 2007. – С. 391–394.
6. *Иншаков С. М.* Криминология : учеб. / С. М. Иншаков. – М. : Юриспруденция, 2000. – 432 с.
7. *Каретников И. В.* Криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений и их предупреждение органами внутренних дел (по материалам города Москвы) : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. юрид. наук : 12.00.08 / И. В. Каретников. – М., 1974. – 17 с.
8. *Корн Т.* Станут ли безопасными дороги Украины? / Т. Корн // Голос Украины. – 2011. – № 57 (5057). – С. 20.
9. Криминология : учеб. / под ред. В. Н. Бурлакова, В. П. Сальникова, С. В. Степашина. – СПб. : СПб. ун-т МВД России, 1999. – 608 с.
10. Криминология: учебник / под ред. В. К. Звирбуля, Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского. – М. : Юрид. лит., 1979. – 304 с.
11. Криминология : учеб. / под ред. И. И. Карпеца, В. Н. Кудрявцева, Н. Ф. Кузнецовой, А. Б. Сахарова. – [Изд. 3-е, испр. и доп.] – М. : Юрид. лит., 1976. – 439 с.
12. Криминологія: Загальна та особлива частини : підруч. / І. М. Даньшин, В. В. Голіна, М. Ю. Валуйська та ін. ; за заг. ред. В. В. Голіни. – [2-ге вид. перероб. і доп.]. – Х. : Право, 2009. – 288 с.
13. *Литвак О.* Злочинність, її причини та профілактика : моногр. / О. М. Литвак. – К. : Україна, 1997. – 167 с.
14. *Мойсюк О.* Про віктимологічну профілактику дорожньо-транспортних злочинів / О. Мойсюк // Право України. – 1998. – № 6. – С. 63–66.

15. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам : учебн. пособ. / В. А. Мысливый. – К. : НИ и РИО, 1990. – 86 с.

16. Никитас Д. А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений (криминологические и уголовно-правовые проблемы) : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. юрид. наук / Д. А. Никитас. – М., 2006. – 24 с.

17. Никитас Д. А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений (криминологические и уголовно-правовые проблемы) : дис. на соиск. учен. степ. канд. юрид. наук : 12.00.08 / Дмитрий Александрович Никитас. – М., 2006. – 168 с.

18. Пахомова Е. В. Об эффективности предупреждения дорожно-транспортных преступлений. В рамках совместной деятельности следственных органов и подразделений ГИБДД МВД России / Е. В. Пахомова // Закон и право. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – № 7. – С. 92–95.

19. 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.

20. Профилактика злочинів : підруч. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін. – К. : Атіка, 2011. – 720 с.

21. Ривман Д. В. О некоторых понятиях криминальной виктимологии // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью : сб. научн. тр. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1982. – С. 15–24.

22. Ривман Д. В. Криминальная виктимология : учеб. / Д. В. Ривман. – СПб. : Питер, 2002. – 304 с.

23. Таюрская Е. А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. юрид. наук / Е. А. Таюрская. – Иркутск, 2006. – 22 с.

**Полтава Е. А. Применение мер общесоциального и специально-криминологического предупреждения автотранспортных преступлений.**

*Статья посвящена исследованию проблемы применения криминологических мер предупреждения автотранспортной преступности.*

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

**Poltava K. O. APPLICATION OF GENERAL SOCIAL AND SPECIAL-CRIMINOLOGICAL PREVENTION MEASURES OF TRANSPORT CRIME.**

*The article is about the problem of applying criminological measures to prevent motorvehicle crimes.*

**Key words:** motorvehiclecrime, trafficoffenses, preventing transport crimes.