

ОРГАНИ СЕКТОРУ БЕЗПЕКИ У ЗАПОБІГАННІ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

ENTITIES ENSURING ROAD TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF ROAD TRANSPORT

Метою статті являється аналіз забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, що являє собою діяльність цілої низки органів та посадових осіб у межах повноважень спрямовану на дотримання законності та правопорядку у сфері дорожнього руху, охорону прав і свобод людини та громадянина, а також законних інтересів особи, суспільства і держави у даній сфері. Як і будь-яка інша організаційно-управлінська діяльність, забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту відбувається в межах відповідного правового поля, а отже, особи, які її здійснюють, є суб'єктами права та відповідних правовідносин. Оптимальною методологічною основою для визначення особливостей забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні буде така її інтегративна правова модель, яка повністю характеризує та охоплює суб'єкти, що його здійснюють. Суб'єкти запобігання утворюють цілісну у функціональному й організаційному відношенні систему, об'єднану спільністю мети та управління у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Складність цієї системи обумовлена, з одного боку, багатогранністю виконуваних завдань по забезпеченню безпеки, запобіганню, профілактиці, припиненню, розкриттю і розслідуванню кримінальних правопорушень, а з іншого – розподілом завдань між суб'єктами різних рівнів, що обумовлене ієрархічною побудовою системи. Дана система є складною соціальною організацією, бо групи однорідних органів, що входять в неї, утворюють відносно самостійні організаційні формування, які функціонують на основі тотожних закономірностей. Кожне з таких формувань є підсистемою більш великої системи та водночас складається зі своїх підсистем. В результаті дійшли до висновку, що система суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні переживає далеко не кращі часи, а уповноважені органи влади діють відокремлено, самостійно, вирішують переважно локальні завдання та не до кінця розкривають свій потенціал. Коло суб'єктів забезпечення безпеки є доволі широким і неоднорідним, між ними немає належного ступеню узгодженості та взаємодії. Усе це вкрай негативно відбивається на кримінологічній політиці БДР: процес її творення є хаотичним, а сама вона – непослідовною та малоефективною. Перевернути таку тенденцію навпаки можливо тільки шляхом налагодження спільної роботи та конструктивної взаємодії всіх інституційних ланок механізму кримінологічної БДР.

Ключові слова: спеціальна правоохоронна діяльність, правоохоронна структура, виклики й загрози, загальносоціальний рівень, кримінальне судочинство, запобігання злочинності, кримінологічний аспект, забезпечення законності, кримінологічна політика БДР.

The purpose of the article is to analyze the provision of traffic safety and the operation of road transport in Ukraine, which is the activity of a number of bodies and officials within the scope of their powers, aimed at maintaining law and order in the field of road traffic, protecting the rights and freedoms of a person and a citizen, as

well as the legitimate interests of a person, society and the state in this area. Like any other organizational and management activity, the provision of RTS and the operation of road transport takes place within the relevant legal field, and therefore, the persons who carry it out are subjects of the law and relevant legal relations. The optimal methodological basis for determining the features of RTS provision and the operation of road transport in Ukraine will be its integrative legal model, which fully characterizes and covers the entities that carry it out. Subjects of prevention form a functionally and organizationally integrated system united by a common goal and management in the field of traffic accidents and operation of road transport. The complexity of this system is due, on the one hand, to the multifaceted tasks performed to ensure security, prevention, prevention, termination, disclosure and investigation of criminal offenses, and on the other hand, to the distribution of tasks between subjects of different levels, which is due to the hierarchical structure of the system. This system is a complex social organization, because the groups of homogeneous bodies included in it form relatively independent organizational formations that function on the basis of identical laws. Each of these formations is a subsystem of a larger system and at the same time consists of its own subsystems. As a result, we came to the conclusion that the system of entities providing RTS and operation of road transport in Ukraine is not going through the best of times, and the authorized authorities act separately, independently, solve mainly local tasks and do not fully reveal their potential. The circle of subjects of security is quite wide and heterogeneous, there is not an adequate degree of coordination and interaction between them. All this has an extremely negative impact on the criminological policy of the RTS: the process of its creation is chaotic, and it itself is inconsistent and ineffective. It is only possible to reverse such a trend by establishing joint work and constructive interaction of all institutional links of the mechanism of criminological RTS.

Key words: *special law enforcement activity, law enforcement structure, challenges and threats, general social level, criminal justice, crime prevention, criminological aspect, ensuring legality, criminological policy of RTS.*

Вступ. Як зазначають науковці, оскільки злочинність, породжується складним причинним комплексом, запобігання їй може бути ефективною лише за умови формування відповідної системи комплексних економічних, соціальних, правових та організаційних заходів, спрямованих на нейтралізацію, блокування, витіснення цього небезпечного явища на засадах здійснення спеціальної правоохоронної діяльності [3]. Ядром такої діяльності має стати принципово нова правоохоронна структура, здатна оперативно реагувати на ті виклики й загрози [4].

У широкому значенні в запобігання злочинності беруть участь представницькі органи, органи виконавчої влади, судові органи; весь комплекс підприємств, установ і організацій, що функціонують в різних сферах соціальної життєдіяльності; громадські об'єднання та окремі громадяни. Проте вказана діяльність здійснюється переважно більшістю названих органів або організацій, супутніх в процесі вирішення інших завдань. Лише для порівняно невеликої частини цих суб'єктів, які реалізують спеціальні цілі та завдання з запобігання, наділені відповідними правами й обов'язками з впливу на ті або інші криміногенні фактори та у зв'язку з цим здійснюють відповідне інформаційне, методичне, ресурсне, кадрове забезпечення, вказана діяльність є спеціально обумовленою [2].

Запобігання кримінальним правопорушенням. В даному контексті неможливо не згадати про суб'єктів, які його здійснюють. Залежно від цілей, завдань і функціональних обов'язків, суб'єктів запобігання умовно можна поділити на дві групи: а) суб'єкти запобігання, які діють на загальносоціальному рівні; б) спеціальні суб'єкти запобігання, до яких належать: органи, які спеціально створені для боротьби зі злочинністю (які діють у рамках кримінального судочинства); органи, що здійснюють інші функції (діють поза рамками кримінального судочинства) [5].

Змістова сторона поняття «запобігання злочинності» містить два аспекти: кримінально-правовий і кримінологічний. Кримінально-правовий аспект становить діяльність правоохоронних органів з виявлення й розслідування кримінальних правопорушень, виявлення винних осіб і притягнення їх до встановленої законом відповідальності, судовий розгляд кримінальних проваджень і виконання покарань. Кримінологічний аспект становить діяльність правоохоронних й інших органів із виявлення чинних детермінант злочинності, їх усунення, ослаблення, нейтралізації, а також запобігання виникненню нових [6].

Основними напрямками діяльності правоохоронних органів є: забезпечення законності, запобігання виникненню причин та умов учинення суспільно-небезпечних діянь, недопущення їх розвитку і ліквідація наслідків, протидія злочинності й іншим кримінальним правопорушенням.

Обов'язковою передумовою формування ефективної кримінологічної політики БДР є визначення кола учасників цього процесу, об'єктивна оцінка їх можливостей і фактичної ролі в галузевому нормотворенні. Дише таким чином можна виявити та усунути чинники, котрі перешкоджають реалізації кримінологічного забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Як зазначає О. М. Литвином: «... для побудови грамотної, дієвої політики потрібне чітке уявлення про її механізми, технології, процедури, а, головне, – про систему її суб'єктів. Останні впливають на політику сотнями способів, через різноманітні канали, з абсолютно відмінними (інколи – контрадикторними) цілями. Не знаючи принципів, методів і форм їхньої діяльності, неможливо передбачити, який первинний стратегічний задум та, зрештою, якою буде сама політика» [7].

Вироблення державної політики – це складний процес взаємодії широкого кола учасників суспільно-політичних відносин, які суттєво різняться за походженням, інституційною природою, роллю в прийнятті управлінських рішень, правовим статусом й багатьма іншими ознаками [8]. Зважаючи на різноманітність суб'єктного складу політикоформування, вітчизняними та зарубіжними вченими неодноразово здійснювались спроби систематизувати його шляхом побудови відповідних класифікацій.

Система суб'єктів кримінологічної політики у сфері забезпечення БДР 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 відсутня.

Класифікація органів сектору безпеки щодо забезпечення БДР. На підставі аналізу положень чинного законодавства, а також сучасних доктринальних підходів класифікацію суб'єктів забезпечення такої діяльності проведено за критеріями належності до держави й характером повноважень на дві групи: I) *формуючі* – державні органи, які визначають державну політику у сфері боротьби (у тому числі запобігання кримінальним правопорушенням) зі злочинністю, а саме: Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України; центральні органи виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України);

II) *реалізуючі* – органи, які визначають правила, норми та стандарти БДР та використання автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків; державні органи, які здійснюють правоохоронну діяльність; (Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека); Державне агентство автомобільних доріг України; Національна поліція України; Головний сервісний центр МВС України; органи місцевого самоврядування, до функцій яких відноситься здійснення контролю за виконанням законодавства щодо забезпечення БДР; недержавні підприємства, установи, організації; об'єднання громадян та громадяни та ін.).

У той же час, як наголошує Є. В. Скрипа, особливе місце в системі суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить суб'єктам владних повноважень. Згідно з чинним законодавством, суб'єкт владних повноважень – це орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхня посадова чи службова особа, інший суб'єкт реалізації ними публічно-владних управлінських функцій на підставі законодавства, зокрема виконання делегованих повноважень або надання послуг [1]. Ці суб'єкти здійснюють регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту з метою: забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності; забезпечення якісного й безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвитку та вдосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захисту прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захисту національного ринку транспортних послуг і суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфе-

рі автомобільного транспорту, обмеження монополізму й розвитку конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; раціонального використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорони довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень і розвитку системи статистики [9].

Означене регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізують шляхом проведення центральними й місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних, матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах [9].

Отже, саме суб'єкти владних повноважень визначають засади державної політики у сфері забезпечення БДР, формують і здійснюють її, контролюють процес її реалізації, практичного втілення, у зв'язку з чим вони уповноважені на: прийняття відповідних обов'язкових для виконання управлінських актів, рішень; учинення дій, пов'язаних із втручанням у діяльність інших суб'єктів, у межах, необхідних для забезпечення досліджуваної безпеки; застосування заходів впливу, аж до примусу. Тобто ці суб'єкти покликані формувати й підтримувати відповідну загальну політико-правову атмосферу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [10].

Інші ж суб'єкти роблять свій внесок у забезпечення безпеки на автомобільному транспорті шляхом сумлінного та чіткого виконання встановлених державою, в особі уповноважених нею суб'єктів, відповідних вимог із питань безпеки на транспорті, закріплених у чинному законодавстві. Дотримання цих вимог дає таким суб'єктам можливість безперешкодно користуватися автомобільним транспортом, займатися господарською діяльністю у сфері автомобільного транспорту чи з його використанням. Так, відповідно до ст. 12 Закону України «Про транспорт» (1994 р.) підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати: потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб; якісне і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України; безпеку перевезень; безпечні умови перевезень; запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; права на пільги громадян щодо користування транспортом [11]. Реалізуючи ці обов'язки, підприємства транспорту мають право: визначати термін і графік перевезень; призначати регулярні й додаткові рейси, маршрути перевезень; пропонувати рівень комфорту на власний вибір пасажирів; вимагати від пасажирів, відправників та одержувачів вантажів виконання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту [11].

Суб'єкти формування кримінологічної політики відіграють стрижневу роль у державній політиці БДР. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов'язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами. Лише їм дано право визначати генеральний політичний курс країни та вектори галузевих політик. За ними – перше й останнє слово у вирішенні будь-яких питань державно-політичного характеру.

До них в першу чергу варто віднести таких державних суб'єктів забезпечення БДР в Україні як:

Верховна Рада України, яка визначає основні напрямки державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, встановлює законодавчі основи її реалізації. До її належать: прийняття законів; затвердження Державного бюджету України та внесення змін до нього, контроль за виконанням Державного бюджету України, прийняття рішення щодо звіту про його виконання; визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики; затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля; заслуховування щорічних та позачергових послань Президента України про внутрішнє і зовнішнє становище України; розгляд і прийняття рішення щодо схвалення Програми діяльності Кабінету Міністрів України; призначення низки вищих посадових осіб у державі тощо [12]. Головний внесок такого вищого законодавчого органу в забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту полягає в його законотворчій, організаційно-установчій та контрольній діяльності. Ключова роль цього органу держави виявляється в тому, що саме він визначає організаційно-правові засади забезпечення безпеки в зазначеній галузі, установлює основоположні

правила поведінки, що є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами, незалежно від їх правового статусу;

Президент України як гарант додержання Конституції, прав і свобод людини та громадянина повинен усіяло дбати про забезпечення їх додержання і захисту, у тому числі засобами запобігання злочинності. Певною мірою ці повноваження виконувалися. Президент України затверджував Комплексну програму боротьби зі злочинністю (1999, 2001, 2005 рр.), де чільне місце відводилося програмуванню діяльності щодо запобігання їй. Затверджувалися й інші концептуальні та програмні документи з питань протидії окремим виявам злочинності, зокрема корупції [13]. Президент України у 1995–2004 рр. та за нинішньої каденції часто видавав укази, у яких безпосередньо або через доручення Уряду передбачалося розроблення та вжиття заходів, прямо або опосередковано спрямованих на запобігання злочинності. Загалом президентських актів зазначеної тематики не бракує. Проте суттєвим недоліком був і є недостатній контроль за виконанням указів та розпоряджень Президента, відсутність належної відповідальності тих, хто допускає їх невиконання, передусім голів обласних, міських і районних державних адміністрацій. На багатьох територіях запобігання злочинності не організовано, фактично не здійснюється як постійна система.

Таким чином, хоча ч. 1 ст. 102 Конституції України [12] не визначено, до якої гілки влади належить Президент України, водночас ч. 2 цієї статті визначено, що: «Президент є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, дотримання Конституції України, прав та свобод людини і громадянина». Тому на виконання Конституції України та Законів України Президент України підписує закони України, спрямовані на загальносоціальне та спеціальне запобігання правопорушенням і злочинам, указами регламентує правоохоронну та запобіжну діяльність, затверджує комплексні програми попередження злочинності на певний період.

Головними органами і установами, які реалізують кримінологічну політику у сфері БДР є органи та підрозділи МВС України (Національна поліція України (НПУ), до повноважень якої відносять регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку) та Міністерства інфраструктури України (Державна служба України з безпеки на транспорті, яка реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України, діяльність якого спрямовано на забезпечення надійного і безпечного руху автомобільними дорогами загального користування); органи БДР Міністерства оборони України (МОУ) (військова інспекція БДР Військової служби правопорядку у Збройних Силах України та ін.) [14].

Істотний вплив на кримінологічну політику БДР здійснюють ЗМІ. Будучи «дієвим інструментом колективного цілеорієнтування» [15], «детермінантами соціально-психологічного контексту людської життєдіяльності» [16], «основним середовищем суспільної комунікації» та «провідним актором соціалізації мас» [Зеленецький, 2020: 385-388], ЗМІ виконують ряд важливих політичних функцій: ідеологічну (формують громадську думку), комунікативну (забезпечують зворотній зв'язок між суспільством і державою), виховну (насаджують правову культуру), дорадчу (окреслюють шляхи вирішення проблемних ситуацій), організаційну (слугують засобом легітимізації управлінських рішень), мобілізуючу (дають імпульс державно-політичним процесам), консолідууючу (об'єднують громадськість навколо актуальних проблем) та інші [17]. У сфері БДР названі функції реалізуються шляхом: постійного інформування населення стан і динаміку аварійності (деліктності, віктимності) на дорогах країни; висвітлення правових, організаційних, наукових, технічних, кадрових та інших проблем забезпечення БДР; доведення до відома громадськості змісту планів, проектів, ініціатив, спрямованих на підвищення БДР (Концепції цільових програм БДР), створення інформаційного простору для їх публічного обговорення; популяризації ПДР, «цивілізованих» стандартів поведінки його учасників, основ першої медичної допомоги тощо; офіційного оприлюднення нормативно-правових актів з питань БДР, як необхідної умови набуття ними чинності; демонстрації трагічних наслідків легковажного ставлення до вимог правил, норм і стандартів, встановлених у сфері БДР; ознайомлення загалом з позицією держави стосовно невизначених або полемічних питань функціонування вітчизняної системи БДР; імплементація передового зарубіжного досвіду забезпечення БДР.

Однак, слід зазначити, що ЗМІ відіграють доволі неоднозначну роль за цим напрямом. З одного боку, вони орієнтують громадськість на вирішення актуальних питань транспортної безпеки, а з іншого – створюють негативний фон навколо державних ініціатив у сфері БДР, спо-

творюють образ працівника поліції, маніпулюють прорахунками й невдачами кримінологічної політики, зловтішаються вчиненими кримінальними правопорушеннями тощо. Така безвідповідальна позиція істотно знижує ефективність кримінологічної політики БДР. У зв'язку з цим постає потреба в налагодженні нових конструктивних механізмів взаємодії між ЗМІ та публічною адміністрацією - механізмів, які б забезпечили відкритість політичного процесу, демократичний контроль за інформаційними потоками, надійний захист суспільних інтересів.

Висновки. Таким чином, підводячи підсумки, варто зауважити, що система суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні переживає далеко не кращі часи, а уповноважені органи влади діють відокремлено, самостійно, вирішують переважно локальні завдання та не до кінця розкривають свій потенціал. Коло суб'єктів забезпечення безпеки є доволі широким і неоднорідним, між ними немає належного ступеню узгодженості та взаємодії. Усе це вкрай негативно відбивається на кримінологічній політиці БДР: процес її творення є хаотичним, а сама вона – непослідовною та малоефективною. Перевернути таку тенденцію навпаки можливо тільки шляхом налагодження спільної роботи та конструктивної взаємодії всіх інституційних ланок механізму кримінологічної БДР, а саме на законодавчому рівні закріпити процедуру розробки та прийняття стратегічних правових актів з питань БДР; визначити спеціальні повноваження суб'єктів сектору безпеки щодо запобігання кримінальним правопорушенням, суворо розмежувати їх компетенцію; створити дієву координуючу ланку, котра б забезпечила узгодженість формування політики БДР; забезпечити всебічну державну підтримку об'єднаних громадян, «орієнтованих» на профілактику аварійності; імплементувати кращі зарубіжні практики щодо забезпечення БДР та запобігання порушенням; окреслити комплекс кримінологічних заходів (правових, організаційних, інформаційних та інших), спрямованих на оптимізацію системи інститутів запобігання, активізацію їх діяльності, консолідацію зусиль навколо актуальних проблем БДР.

Однак, попри специфіку правової природи та статусу кожного з них, вони не відмежовані один від одного, а становлять єдину цілісну систему, функціонування якої підпорядковане спільній меті – кримінологічне забезпечення БДР та експлуатації транспорту.

Список використаних джерел:

1. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07. Дніпро, 2020. 426 с. С. 51.
2. Авдєєв О. О., Васильєв А. А., Литвинов О. М. та ін. Кримінологія: питання та відповіді / за заг. ред. О. М. Литвинова. Х. : Золота миля, 2015. 324 с.
3. Мельничук Т. В. Організовані форми злочинної діяльності у зовнішньоекономічній сфері: кримінологічне дослідження : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Одеса, 2009. 232 с.
4. Жаровська Г. П. Організаційні аспекти протидії транснаціональній організованій злочинності в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2014. Вип. 73. С. 477.
5. Юхно О. О. Правове регулювання діяльності правоохоронних органів у сфері протидії злочинності. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2009. № 1. С. 21.
6. Ігнатів О. Протидія злочинності: поняття та сутність. *Юридична Україна*. 2009. № 3. С. 93.
7. Литвинов О. М. Сучасні проблеми управління профілактикою злочинів : монографія. Херсон : Олді-плюс, 2003. 312 с. С. 44–47.
8. Антонова О. В. Середовище вироблення державної політики (теоретико-методологічний аспект) : дис. ... канд. політ. наук. : 25.00.01. Дніпропетровськ, 2005. 225 с. С. 36.
9. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>
10. Скрипа Є. В. Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2015. Вип. 33, ч. 2. Т. 2. С. 184–189.
11. Про транспорт : Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
12. Конституція України: Закон від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
13. Про систему заходів щодо усунення причин та умов, які сприяють злочинним виявам і корупції : Указ Президента України від 09.02.2004 р. № 175/2004. Дата оновлення: 03.03.2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/175/2004>.

14. Солонечкий І. І. Адміністративно-правові засади протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... докт. філос. : 081 «Право». Харків, 2020. 254 с. С. 122–127.

15. Мокряк М. О. Вплив засобів масової інформації на формування суспільної думки, ставлення до закону та злочинність. *Право і суспільство*. 2016. № 6. Ч. 2. С. 150–154.

16. Байлов А. В., Сахута, П. В. Криміногенний потенціал діяльності засобів масової інформації. *Вісник кримінологічної асоціації України*. 2016. № 1(12). С. 143–153.

17. Зеленецький О. С. Взаємодія органів внутрішніх справ та засобів масової інформації у сфері профілактики та розкриття злочинів. *Форум права*. 2012. № 4. С. 385–388.