

ОСОБЛИВОСТІ ВСТАНОВЛЕННЯ ОЗНАК СУБ'ЄКТИВНОЇ СТОРОНИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

БЕСЧАСТНА Вікторія Вікторівна - аспірант (Харківський національний університет внутрішніх справ)

УДК 343.346

В статье исследованы особенности установления признаков субъективной стороны нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, которые управляют транспортными средствами. Представлена развернутая аргументация в отношении того, что преступление, предусмотренное ст. 286 УК Украины, может быть совершено со смешанной формой вины или по неосторожности. Разработаны конкретные рекомендации по поводу установления признаков субъективной стороны нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, которые управляют транспортными средствами.

Ключевые слова: нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, которые управляют транспортными средствами, субъективная сторона, признаки, уголовно-правовая квалификация.

Постановка проблеми

Необхідним та зазвичай найбільш складним етапом кримінально-правової кваліфікації є встановлення ознак суб'єктивної сторони складу злочину. Саме встановлення внутрішнього ставлення особи до вчиненого нею діяння дозволяє правильно визначити норму Особливої частини Кримінального кодексу, за якого слід кваліфікувати діяння та відмежувати його від суміжних складів.

Метою цієї статті є дослідження особливостей встановлення ознак суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Аналіз наукових позицій, а також судово-слідчої практики з цього питання виявляє відсутність одностайної наукової позиції щодо змісту суб'єктивних ознак злочину, передбаченого ст. 286 КК, а також значні складності під час практичного застосування вказаної норми. Відповідно аналіз та визначення особливостей встановлення ознак суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, вважаємо актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженням окремих аспектів встановлення ознак суб'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, присвятили свої роботи такі вчені, як С. В. Бабанін, А. А. Вознюк, В. О. Гапчич, С. В. Гізімчук, О. В. Євдомімова, В. В. Мизнікова, Я. В. Матвійчук, М. І. Мельник, В. А. Мисливий, В. О. Навроцький, А. Є. Овчаренко, І. С. Печук, Є. Ю. Полянський, В. В. Сташис, В. Я. Тацій, Р. В. Феданяк, М.І. Хавронюк та інші науковці. У той же час вважаємо, що зазначені наукові позиції потребують переосмислення в контексті розвитку сучасно-

го кримінального законодавства України та узагальнення з метою вдосконалення правозастосовної практики з цього питання.

Виклад основного матеріалу

У юридичній літературі суб'єктивна сторона складу злочину визначається як внутрішня сторона злочину, тобто психічна діяльність особи, що відображує ставлення її свідомості й волі до суспільно небезпечного діяння, котре нею вчиняється, і до його наслідків [1, с. 142]. Саме поняття «суб'єктивна сторона» в кримінальному законодавстві України відсутнє, однак законодавець розкриває його через такі ознаки, як: вина, мотив, мета вчинення злочину.

Вина особи – це основна, обов'язкова ознака будь-якого складу злочину, вона визначає саму наявність суб'єктивної сторони і значною мірою її зміст. Відсутність вини виключає суб'єктивну сторону і тим самим склад злочину [1, с. 142-143]. Як визначає Г. В. Новицький, вина як головна ознака суб'єктивної сторони злочину тісно пов'язана з його об'єктивною стороною, оскільки вона найбільшою мірою акумулює в собі ознаки об'єктивної сторони, відбиває процес та результат проходження цих об'єктивних ознак крізь призму свідомості і волі злочинця. Саме суспільно небезпечне діяння і його наслідки становлять предметний зміст вини, її змістове наповнення. Відсутність суспільно небезпечного діяння виключає як таке порушення питання про вину [2, с. 33]. Згідно з чинним кримінальним законодавством вина може мати форму умислу або необережності (ст. 23 КК).

Слід зазначити, що наукою кримінального права також розроблено поняття складної (подвійної) або змішаної форми вини. Змішана форма вини передбачає різне психічне ставлення особи у формі умислу та необережності до різних об'єктивних ознак одного й того ж злочину [1, с. 160]. Значення змішаної (подвійної) форми вини полягає в тому, що вона надає можливість: 1) конкретизувати ступінь суспільної небезпечності злочину; 2) визначити правильну кваліфікацію;

3) відмежувати близькі за об'єктивними ознаками склади злочинів [1, с. 162].

Проаналізуємо особливості встановлення ознак суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

У науці кримінального права існує декілька позицій з приводу форми вини порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Так, В. В. Лук'янов вважає, що форма вини у дорожньо-транспортних пригодах з тяжкими наслідками залежить від ставлення винної особи до самого діяння, а саме: при наявності умислу суб'єкта злочину стосовно діяння злочин повинен відноситись до умисних, а при наявності необережності стосовно діяння – визнаватись необережним [3, с. 30]. О. І. Коробєєв вказує, що суб'єктивна сторона злочинного порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту має складну конструкцію, оскільки форми вини по відношенню до діяння та наслідків не співпадають між собою, тобто характеризуються неоднорідністю: умисним адміністративним порушенням та необережним спричиненням наслідків, що й криміналізують саме діяння [4, с. 79].

Відносно визначення форми вини у складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, ми повністю погоджуємося з думкою тих науковців, які вважають, що суб'єктивна сторона складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту характеризується умислом чи необережністю стосовно самих порушень правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів та необережністю стосовно наслідків, що настали [5, с. 91], тобто змішаною формою вини. Зазначене поняття не є законодавчо закріпленим. У теорії кримінального права під змішаною формою вини зазвичай розуміють різне психічне ставлення особи у формі умислу і необережності до різних об'єктивних ознак одного і того ж

злочину. При змішаній формі вини щодо одних ознак складу злочину має місце умисел (прямий чи непрямий), щодо інших — необережність (злочинна самовпевненість чи злочинна недбалість) [1, с. 160]. Вбачається, що відповідно до конструкції змішаної форми вини щодо діяння у формі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, може мати як умисел, так і необережність, а відносно суспільно небезпечних наслідків у вигляді шкоди життю або здоров'ю потерпілого — лише необережність.

Справедливо буде зазначити, що в теорії кримінального права висловлювалася думка, що злочин, передбачений ст. 286 КК, не може бути вчинений зі змішаною формою вини, а його суб'єктивна сторона характеризується необережністю. Так, наприклад, С. В. Бабанін порівнює ст. 286 КК за конструкцією з нормою, закріпленою у ст. 128 КК «Необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження». При цьому він зазначає, що відносно статті 286 КК стаття 128 КК є загальною нормою, в якій діяння у вигляді порушення певного правила винесено законодавцем за межі диспозиції цієї норми. Базуючись на такій посилці, С. В. Бабанін приходить до висновку, що «злочини, пов'язані з порушенням тих чи інших правил безпеки, що призводять до суспільно небезпечних наслідків, не можна віднести до складів зі змішаною (подвійною) формою вини, оскільки для визначення форми вини особи при його вчиненні слід з'ясовувати її психічне ставлення лише до однієї з ознак об'єктивної сторони — суспільно небезпечних наслідків» [6, с. 188-189]. На нашу думку, таку позицію не можна визнати правильною, оскільки лише завдяки правильному встановленню суб'єктивного ставлення винного до всіх ознак об'єктивної сторони — як діяння, так і суспільно небезпечних наслідків — можливо встановити наявності у діянні особи складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, та відмежувати його від суміжних діянь.

Під час аналізу суб'єктивної сторони складу злочину необхідно ретельно про-

аналізувати ставлення винної особи до кожного із зазначених елементів об'єктивної сторони як дії, так і бездіяльності. Як уже зазначалося, ставлення до порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів може бути як умисним, так і необережним, а до наслідків у вигляді шкоди життю або здоров'ю осіб вина характеризується завжди необмеженістю. При чому у випадку умисного ставлення до порушення правил дорожнього руху, на нашу думку, ставлення до їх порушення може виражатися лише у формі прямого умислу. Прямий умисел як форма вини містить у собі інтелектуальні та вольові ознаки. Інтелектуальні ознаки прямого умислу полягають в усвідомленні суспільно небезпечного характеру свого діяння (дії чи бездіяльності) і передбаченні його суспільно небезпечних наслідків. Вольова ознака прямого умислу — це бажання настання передбачуваних наслідків своєї дії чи бездіяльності [1, с. 146]. Слід зазначити, що при визначенні вольового моменту прямого умислу порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту ми маємо на увазі вольове ставлення суб'єкта злочину не до наслідків, що настали, а тільки до самого суспільно небезпечного діяння.

Для кримінального права традиційним є невизнання можливості вчинення суспільно небезпечного діяння у формі порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту з непрямим умислом. Прямий і непрямий умисел відрізняються лише за вольовою ознакою, а саме бажанням або небажанням настання наслідків або їх свідомим припущанням. Оскільки ставлення до наслідків у злочині, передбаченому ст. 286 КК, характеризується лише необережністю, цілком логічно припустити, що психічне відношення до діяння у формі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту може характеризуватися лише прямим умислом.

У той же час зазначимо, що деякими науковцями висловлювалася думка щодо можливості вчинення порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації

транспорту, криміналізованого ст. 286 КК, з непрямым умислом. Так, наприклад, до такого висновку приходять Є. Ю. Полянський, аналізуючи випадки спричинення смерті потерпілому в результаті грубого порушення правил дорожнього руху. Для аргументації своєї теорії дослідник застосовує юридичну фікцію, відповідно до якої безпека дорожнього руху не є самостійним об'єктом кримінально-правової охорони, що дозволяє йому дійти висновку, що у певних випадках відношення суб'єкта злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК до наслідків у вигляді шкоди життю або здоров'ю потерпілого, характеризується небажанням настання таких наслідків, однак їх свідомим припущенням [7, с. 43]. У кінцевому рахунку Є. Ю. Полянський резюмує, що випадки грубого порушення правил дорожнього руху слід кваліфікувати як злочини проти життя або здоров'я за ст. 115, 119 або 121 КК України [7, с. 45]. На нашу думку, з таким твердженням не можна погодитися. Вбачається, що задля аргументації приватної теорії щодо одного складу злочину не слід відходити від загальних правил побудови вітчизняного законодавства про кримінальну відповідальність, а також такого загальноновизнаного правила кримінально-правової кваліфікації, яке полягає в тому, що у випадку конкуренції загальної та спеціальної норми, застосовується спеціальна норма. Вбачається, що у випадку необережного ставлення до наслідків у вигляді шкоди життю або здоров'ю потерпілого, спричинених порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, мають застосовуватися не загальні норми щодо необережного спричинення шкоди життю або здоров'ю (ст. 119, 128 КК), а спеціальна норма – ст. 286 КК. У випадку ж ставлення до суспільно небезпечних наслідків у формі умислу, кваліфікація за ст. 286 КК виключається, і винний має бути притягнений до відповідальності за умисними злочинами проти життя та здоров'я особи. Така ж позиція висловлена у п. 8 Постанови Пленуму Верховного суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі зло-

чини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 №14: якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, у яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи [8].

Щодо суспільно небезпечних наслідків у складі злочину, передбаченого ст. 286 КК, можлива лише необережна форма вини. Необережність може виражатися як злочинною самовпевненістю (коли особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії чи бездіяльності), але легковажно розраховувала на їх відвернення) та злочинною недбалістю (коли особа не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії чи бездіяльності), хоча повинна була і могла їх передбачити). При цьому, вбачається, що у випадку вчинення діяння у формі прямого умислу відношення до суспільно небезпечних наслідків може бути лише у формі злочинної самовпевненості: особа, усвідомлюючи порушення правил дорожнього руху та бажуючи вчинити відповідне порушення, не може взагалі не передбачати можливості настання суспільно небезпечних наслідків своєї поведінки. Це додатково підтверджує і той факт, що особа, яка керує транспортним засобом, має усвідомлювати, що останній відноситься до джерел підвищеної безпеки. Так, згідно з чинним цивільним законодавством джерелом підвищеної безпеки є діяльність, що пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів (ст. 1187 Цивільного кодексу України) [9]. Більше того, суб'єкт злочину не лише передбачає можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, але легковажно розраховувала на конкретні обставини, що дозволять їх уникнути або відвернути (наприклад, водійська майстерність, гарні технічні характеристики автомобіля, від-

сутність пішоходів у нічний час тощо). У випадку, коли особа умисно порушує правила дорожнього руху або експлуатації транспорту, передбачає ймовірність настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, однак не розраховує на жодні обставини, які б могли попередити настання суспільно небезпечних наслідків її діяння, тобто ставить до їх настання байдуже або припускає її настання, тобто діє «на либонь», вчинене слід кваліфікувати як злочин вчинений з непрямым умислом, що, у свою чергу, виключає кваліфікацію за ст. 286 КК. Відповідно під час кваліфікації за ст. 286 КК у випадку ставлення суб'єкта злочину до порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту у формі прямого умислу, то ставлення до наслідків у вигляді шкоди життю або здоров'ю потерпілого можливе лише у формі злочинної самовпевненості. Якщо особа, що керує транспортним засобом, не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, хоча повинна була і могла їх передбачити, злочин визнається вчиненим у формі злочинності недбалості.

Крім того, на наше переконання, під час кваліфікації діянь за ст. 286 КК у випадку наявності змішаної форми вини суди мають враховувати не лише характер та мотиви допущених особою порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, ставлення винної особи до цих порушень та поведінку після вчинення злочину, вину інших причетних до нього осіб (пішоходів, водіїв транспортних засобів, працівників, відповідальних за технічний стан і правильну експлуатацію останніх, тощо) [10], а й доводити той факт, що суб'єкт злочину розраховував на конкретні обставини, що дозволять йому уникнути або відвернути настання суспільно небезпечних наслідків та безпосередньо вказувати їх у вирокі. У випадку недоведення зазначеного факту можливим є розгляд питання щодо умисного ставлення суб'єкта злочину до суспільно небезпечних наслідків свого діяння.

Слід зазначити, що деякі науковці наголошують на необхідності оцінки у комплексі не лише діянь усіх учасників ДТП (тобто діянь осіб, що керували транспортними засобами, і потерпілого ДТП) та вкладу кожного з них у настання суспільно небезпечних наслідків, а й суб'єктивне ставлення зазначених осіб до події злочину. Так, наприклад, Я. В. Матвійчук зазначає, що в теорії кримінального права України відоме поняття «обопільної вини», під якою слід розуміти необережну вину двох чи кількох осіб, у результаті якої настав один і той самий суспільно небезпечний наслідок. У цьому разі особа, яка вчинила діяння при обопільній вині, має нести кримінальну відповідальність з урахуванням ступеня вини потерпілого [11, с. 135]. Дійсно, у науці виділяють таке поняття, як «вина жертви», яке характеризує роль потерпілого в механізмі злочинного посягання [12, с. 117], однак воно має скоріше кримінологічне значення для протидії злочинам у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту і не впливає на встановлення ознак суб'єктивної сторони злочину, скоєного особою, що керує транспортним засобом. Вбачається, що під час кримінально-правової кваліфікації має враховуватися лише ставлення суб'єкта злочину до спричинених суспільно небезпечних наслідків. Поведінка потерпілого та його «участь» у настанні суспільно небезпечних наслідків має враховуватися під час встановлення ознак об'єктивної сторони. Крім того, ставлення потерпілого або його законних представників може бути враховано судом під час призначення винній особі покарання.

Оскільки злочин, передбачений ст. 286 КК, у цілому визнається необережним, то відповідно до загальних положень кримінального права в ньому не виділяють мотив та мету, які є ознаками лише умисної злочинної поведінки. У цьому зв'язку слід повністю погодитися з В. А. Мисливим, який зазначає, що не слід змішувати поняття мотивації та мотиву, оскільки перше значно ширше, ніж друге. Як правильно зауважує дослідник, мотивація виступає тим складним механізмом співвідношення

зовнішніх і внутрішніх факторів поведінки особи, який визначає виникнення, напрямок, а також засоби виконання конкретних форм діяльності, тоді як мотив – це внутрішній стан особи, який спрямовує її дії кожний момент часу. Автор зазначає, що мотивація у злочинах проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту відображає недостатньо уважне ставлення особи до інтересів суспільства [13, с. 239], що ще раз підкреслює вольовий момент необережної форми вини, злочину передбаченого ст. 286 КК. Проте оскільки діяння у вигляді порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, передбачене ст. 286 КК, не є спрямованим на спричинення суспільно небезпечних наслідків і вчиняється з необережності, мотив та мета у такій діяльності відсутні.

Висновки та перспективи подальших досліджень

Аналіз ознак суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, дозволяє зробити наступні висновки: 1) злочин, передбачений ст. 286 КК, може бути вчинений зі змішаною формою вини або з необережності; 2) у випадку вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК, зі змішаною формою вини порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту характеризуватися прямим умислом, відношення до наслідків характеризуватися злочинною самовпевненістю; 3) під час доведення наявності змішаної форми вини судові та правоохоронні органи мають у кожному випадку встановлювати конкретні обставини, на які покладалася суб'єкт під час вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК, і які б мали дозволити йому уникнути або відвернути настання суспільно небезпечних наслідків у вигляді шкоди життю або здоров'ю потерпілого; 4) мотив і мета не обов'язковими ознаками злочину, передбаченого ст. 286 КК.

Література

1. Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти. За ред. професорів М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Київ-Харків. 2002. 416 с.
2. Новицький Г. В. Поняття і форми співучасті у злочині за кримінальним правом України. К., 2001. 96 с.
3. Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. М., 2003. 123 с.
4. Коробеев А. И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург, 2003. 406 с.
5. Федорченко М. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты : дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : 12.00.08. Н. Новгород, 2004. 210 с.
6. Бабанін С. В. Змішана форма вини у кримінальному праві України. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2014. № 2. С. 186-192.
7. Полянський Є. Про деякі питання кваліфікації спричинення смерті в результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху. Вісник Національної академії прокуратури України. 2009. № 2. С. 42-46.
8. Постанова Пленуму Верховного суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 №14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 01.03.2019).
9. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України. .2003. - № 40. Ст. 356.
10. Методична допомога суддям першої інстанції під час розгляду кримінальних справ у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. URL: <https://ksa.court.gov>.

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено особливості встановлення ознак суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Надана розгорнута аргументація, що злочин, передбачений ст. 286 КК України, може бути вчинений зі змішаною формою вини або з необережності. Розроблено конкретні рекомендації щодо встановлення ознак суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Ключові слова: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, суб'єктивна сторона, ознаки, кримінально-правова кваліфікація.

SUMMARY

The article examines peculiarities of establishing elements of subjective side of violation of rules related to traffic or driving safety by drivers. It presents detailed argumentation that the crime, provided in the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, has mixed type of culpability or is committed with negligence.

In connection with the crime, provided in the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, the article analyzes correlation between direct and indirect intent and criminal presumption and criminal negligence. It substantiates that if committed with mixed type of culpability subjective side of the crime provided in the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, has the following peculiarities: in regard to the action it is always presented by direct intent, in regard to criminal consequences it is always presented by criminal presumption.

The article provides augmented separation of the crime, provided in the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, with crimes against health and life of a person committed intentionally and recklessly. It substantiates that in instances when a person is reckless toward criminal consequences resulting from violation of rules related to traffic or driving safety, a special norm should be applied (the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine) instead of general norms (the Art. 119, 128 of the Criminal Code of Ukraine). When a culprit intentionally causes criminal consequences, namely, damage to the health and life of a victim even in connection with violations of traffic or driving safety, the crime must be qualified under intentional crimes against health and life of a person (the Art. 115, 121 of the Criminal Code of Ukraine) instead of the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine.

The article substantiates that motive and intent are not compulsory elements of the crime, provided in the Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine.

The article provides concrete recommendations for establishing elements of subjective side of violation of rules related to traffic or driving safety by drivers.

Key words: violation of rules related to traffic or driving safety by drivers, subjective side, elements, criminal qualification.

ua/sud2190/science_work/rozdil2/doc_11_5 (дата звернення: 01.03.2019).

11. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження) : дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.08. К., 2009. 249 с.

12. Кримінологія. Академічний курс / Кол. авторів ; за заг. ред. О. М. Литвинова. К., 2018. 588 с.

13. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2005. 478 с.