

УДК 343.618:343.85

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ В СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

Мидловец М. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Статья посвящена становлению уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях в советский период. Автором исследуются нормы об уголовной ответственности за дорожно-транспортные преступления в Уголовных кодексах РСФСР 1922 г., 1926 г. и 1960 г., анализируются их место в системе уголовно наказуемых деяний, объект уголовно-правовой охраны и их юридическая конструкция. Также приводится анализ комплекса мероприятий по предупреждению дорожно-транспортной преступности и аварийности органами советской власти. В ходе исследования автор приходит к выводу, что законодательство о дорожно-транспортных преступлениях в первые годы СССР было направлено на защиту в первую очередь интересов государства, а защита жизни и здоровья людей, пострадавших от дорожно-транспортных преступлений, не рассматривалась как направление обеспечения безопасности дорожного движения; регулирование самого дорожного движения осуществлялось различными нормативно-правовыми актами. Но последовательное развитие уголовно-правовых норм в УК РСФСР 1922 г., 1926 г., 1960 г. привели к выделению транспортных преступлений в одну группу, объединенную по родовому признаку, а в самой системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта нормы разделены в зависимости от вида транспорта. И хотя редакции статей УК РСФСР 1922 г., 1926 г., 1960 г. имели немало недостатков, а также безопасность дорожного движения рассматривалась как составляющая общественной безопасности и порядка, они послужили основой для дальнейшего совершенствования уголовной ответственности в УК РФ 1996 г.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, законодательство о дорожно-транспортных преступлениях в советский период, мероприятия по противодействию дорожно-транспортной преступности, объект уголовно-правовой охраны.

Человек с древнейших времен стремился улучшить свое существование, о чем свидетельствует его саморазвитие, появление орудий труда, возведение домов (жилищ), а также вся последующая эволюция культуры, науки, техники. Это в равной мере касается средств и способов передвижения и перемещения предметов, грузов. Так, с момента появления колеса происходит эволюция средств перевозки, появляется гужевой транспорт: колесницы, повозки, телеги. При этом в качестве тяговой силы таких транспортных средств использовался скот (лошади, мулы, быки, ослы), также выступавший самостоятельным средством передвижения.

При этом, говоря о транспорте, важно отметить, что вся транспортная инфраструктура является центральным стержнем всего экономического благосостояния общества, так как при ее отсутствии невозможно ведение торговли, поддержание международных отношений.

Поэтому, несмотря на сравнительно недавнее возникновение автомобилей и иных механических транспортных средств, вопросы регулирования безопасного дорожного движения возникли задолго до этого. Но если в Древние времена и период Средневековья законодательство о регулировании дорожного движения касалось отдельных вопросов передвижения, мест стоянки, то с появлением технически более совершенных механических транспортных средств возникает необходимость масштабного урегулирования правил их эксплуатации и поведения на дорогах.

«Рост автопарка страны и положительные стороны автоматизированных механических транспортных средств обусловили приоритетность правового обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» [11, с. 35]. Поэтому Временным правительством уже в апреле 1917 года был создан Автомобильный отдел – своего рода Министерство транспорта, а в октябре 1918 года на основе Инструкции Народного комиссариата по внутренним делам и юстиции «Об организации рабоче-крестьянской милиции» создается Рабоче-крестьянская милиция [4, с. 11]. Помимо милиции, деятельность по надзору за порядком на дорогах осуществляла Центральная автосекция ВСНХ. Также в 1919 году создается автомобильная инспекция в Москве. Появляются такие должности, как постовой милиционер и участковый надзиратель.

Как отмечает Е. А. Войтенков, активизируется правотворческая и правоприменительная деятельность в данной сфере. Результатом ее стало принятие в 1921 году Декрета ВЦИК и СНК РСФСР «О порядке наложения административных взысканий» [6, с. 30]. В 1922 году вступает в силу УК РСФСР, но, к сожалению, автотранспортным преступлениям здесь уделялось не так много внимания ввиду того, что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения больше регулировались отдельными нормативно-правовыми актами, а ответственность за их нарушение была административной. Но в УК РСФСР была закреплена ст. 218, предусматривающая уголовную ответственность виновного за «неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по железным дорогам и водным путям сообщения...», за что налагался штраф 300 рублей золотом или принудительные работы. В 1923 году данная статья была дополнена указанием и на воздушный транспорт. Данная статья располагалась «в Главе VIII “Нарушение правил, охраняющих народное здравие, общественную безопасность и публичный порядок”» [7, с. 27]. При таком расположении нормы безопасность дорожного движения как объект охраны определена правильно. Но такой объект охраны как народное здравие, которому причиняется вред при дорожно-транспортном преступлении, остается без внимания. При этом, как нам представляется, использовались соответствующие статьи Главы V «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности»: ст. 143 («Умышленное убийство»), ст. 147 («Убийство по неосторожности»), ст. 149, 150, 153, 154 (нанесение телесных повреждений различной степени тяжести). То есть на тот момент транспортные преступления не рассматривались отдельной группой преступлений, ответственность за их совершение регулировалась нормами разных глав УК РСФСР 1922 года, что усложняло квалификацию деяний.

Особого внимания заслуживают ч. 2 ст. 147, ч. 2 ст. 154 УК РСФСР 1922 г., где в качестве квалифицирующего признака выделено совершение путем «сознательно-го несоблюдения правил предосторожности», за что предусматривалось более жесткое наказание – увеличенное до 3-х лет с запретом заниматься такой деятельностью [1].

УК РСФСР 1926 года, как и УК РСФСР 1922 года, также не содержал систематизированного блока транспортных преступлений. В него были включены отдельные статьи, касающиеся нарушения транспортной инфраструктуры: ст. 58.7 – «подрыв государственной промышленности, транспорта»; ст. 58.9 – «разрушение или повреждение с контрреволюционной целью взрывом, поджогом или другими способами железнодорожных или иных путей и средств сообщения»; ст. 59.2 – «массовые беспорядки, сопровождающиеся погромами, разрушением железнодорожных путей или иных средств сообщения и связи» [7, с. 64]; ст. 59.3 б – «разрушение или повреждение железнодорожных и иных путей сообщения, сооружений на них, предостерегательных знаков, подвижного состава и судов с целью вызвать крушение поезда или судна»; ст. 59.3 в, 59.3 г, 59.3 д, касающиеся нарушений работниками транспорта и авиации трудовой дисциплины и служебной деятельности; ст. 75.1 – «нарушение установленных обязательными постановлениями Народного комиссариата путей сообщения и его органов правил об охране порядка и безопасности движения, охране имущества транспорта, предупреждении и пресечении незаконного использования транспорт»; ст. 137, 139 практически полностью повторяют ст. 143, 147 УК РСФСР 1922 года; ст. 142, 143, 145 повторяют содержание ст. ст. 149, 150, 153, 154 УК РСФСР 1922 года [2]. При этом рост количества автомобильного транспорта, а также повышение аварийности на дорогах требовали закрепления более детального и усовершенствованного уголовного законодательства в данной сфере. Кроме того, такие редакции норм не позволяли однозначно квалифицировать преступные деяния в этой сфере. Е. А. Коробеев, проводя исследование транспортного законодательства того времени, указывает на такие разъяснения Пленум Верховного Суда СССР, как Постановление от 26 мая 1932 г., Постановление от 29 декабря 1936 г., Постановление от 15 сентября 1950 г., которыми по аналогии разрешались пробелы уголовного законодательства [10, с. 21]. Так, работники автотранспорта за автоаварии с человеческими жертвами «привлекались к ответственности по ст. 111 УК, а в исключительных случаях» [12, с. 53] (массовые человеческие жертвы, гибель государственного имущества и иные серьезные последствия) «квалифицировались по ст. 59.3 в УК РСФСР» [5, с. 94]; преступные нарушения трудовой дисциплины работников автотранспорта квалифицировались по ст. 59.3 в УК; все автотранспортные преступления, совершенные не служащими (водителями личного транспорта), квалифицировались по статьям о преступлениях против личности [10, с. 23].

Но, как и в первые годы советской власти, данные вопросы разрешались отдельными постановлениями и декретами. Поэтому циркуляром ВКП(б) НКВД РСФСР от 16 сентября 1930 года «О мероприятиях по усилению охраны безопасности уличного движения» предусматривалось усовершенствование имеющихся обязательных постановлений и принятие новых там, где их не имеется [4, с. 12].

В послевоенное время в СССР активизируется деятельность по развитию и усовершенствованию транспортной инфраструктуры, что коснулось как дорожного строительства, так и машиностроения.

В 1955 году создается МВД РСФСР и ранее действующая ГАИ переходит в его состав, где также в составе Научно-исследовательского института криминалистики МВД СССР образован отдел безопасности движения [9, с. 24]. При этом «проводится крупномасштабная работа по всем направлениям деятельности в целях повышения безопасности дорожного движения» [5, с. 37–38], а 1 января 1961 года Приказом МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25 утверждены и введены в действие первые единые по СССР Правила движения по улицам и дорогам СССР.

С принятием 25 декабря 1959 года Уголовного кодекса РСФСР, начинается активная законотворческая деятельность союзных республик, которыми немало внимания уделялось транспортным преступлениям. Следует отметить, что уже тогда такие деяния стали называть «транспортными преступлениями», а в уголовных кодексах «Армянской, Казахской и Молдавской союзных республиках ... появились самостоятельные главы “Транспортные преступления”» [5, с. 131]. Но УК РСФСР не различал такой родовой объект, поэтому нормы о безопасности движения и эксплуатации воздушного, морского и железнодорожного транспорта, а также путей сообщения содержались в Главе 1 «Государственные преступления» (ст. 85, 86), а нормы, устанавливающие уголовную ответственность за нарушение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, были закреплены в Главе 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» (ст. 211 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта», ст. 212 «Нарушение правил безопасности движения автотранспорта лицом, не являющимся работником автотранспорта», ст. 213 «Нарушение действующих на транспорте правил») [3].

При этом Е. А. Войтенков указывает на логичность выделения ст. 85 и 86 в группу «Государственных преступлений» ввиду того, что такие преступления нанесли особо крупный ущерб и тяжкие последствия не только для жизни людей, но и для государства, а также то, что законодатель таким образом хотел особо выделить автотранспортные [5, с. 131, 132]. А на практике возникало немало проблем, касающихся как установления предмета таких преступлений, а именно вида транспорта и отнесения его к соответствующей группе, и самих нарушаемых правил, а также установления причинной связи между нарушенными правилами и наступившими общественно-опасными последствиями.

С другой стороны, что касается дорожно-транспортных преступлений, А. И. Сирохин указывает на целый ряд недостатков конструкций норм, которые характеризуются неточностью в определении формы вины, предмета посягательства, фактических признаков и пр. [13, с. 8].

Именно поэтому принимаются отдельные нормативно-правовые акты:

- Указ Президиума Верховного Совета от 30 сентября 1961 г. «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии»;

- Постановление Совета Министров РСФСР № 213 «О мерах по усилению борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте от 23 февраля 1962 года» [9, с. 28].

Также для единообразного применения норм об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта в 1964 года вводятся единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорог СССР, ГОСТ 10807-64 «Знаки и указатели дорожные», а также стандарт на отличительный знак для перевозочных средств, участвующих в международном движении» [9, с. 23].

В 1967 году издается Постановление Совета Министров СССР «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах», а 10 октября 1968 года – Постановление Совета Министров СССР «О мерах по улучшению организации технического обслуживания и ремонта транспортных средств, принадлежащих гражданам», направленные на оптимизацию дорожного движения и профилактику аварийности. Что касается практических мероприятий по профилактике и предотвращению преступности на дорогах, то данная деятельность развивалась по следующим направлениям.

1. Техническое совершенствование автомобилей и создание условий для их качественного технического обслуживания. Автомобилестроение и ремонт механических транспортных средств в СССР в то время находилось на низком уровне, поэтому особое внимание уделялось данному моменту как способу профилактики отказа систем автомобиля во время движения. Поэтому в республиках создаются самостоятельные специализированные организации по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, принадлежащих гражданам, – Автотехобслуживание, а также Главное управление по техническому обслуживанию легковых автомобилей и производству гаражного оборудования. Их целью было создание сменных деталей, обеспечение организаций и сообществ автолюбителей необходимым оборудованием для ремонта и технического обслуживания автомобилей. Также вскоре создаются и внедряются средства диагностики технического состояния механических транспортных средств.

2. Дорожное строительство и улучшение оснащенности дорог средствами организации движения. Активизируется деятельность по укладке новых дорог и улучшению качества дорожного полотна имеющихся. Также особое внимание уделялось информированности дорог и улиц, оборудованию их местами стоянок, знаками и системами автоматического регулирования, взаимосвязанными, что избавляло от длительных «пробок» и заторов на дорогах.

3. Улучшение подготовки водительских кадров. 16 июля 1959 года Совет Министров СССР издает Постановление № 793 «Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте», обязывающее органы и организации в своей деятельности уделять особое внимание обучению и повышению квалификации водителей. До этого времени обучением в основном занимались «самоучки», общества автомотолюбителей, организации Государственного комитета образования СССР и ДОСААФ, при этом уровень подготовки был очень низким. «Результатом работы в этом направлении стало создание автоматизированных учебно-тренировочных ком-

плексов, различных тренажеров, разнообразных фильмов, плакатов и других учебных пособий» [5, с. 76].

4. Пропаганда безопасности дорожного движения. В Советском Союзе любые вопросы жизни общества широко освещались в средствах массовой информации, а также возлагались в качестве обязанностей на сообщества, организации. Поэтому в качестве пропаганды дорожно-транспортных преступлений и аварийности на транспорте вообще применялись «возможности кино, радио, телевидения, печати, а также выставок и тематических кабинетов. При этом телевидение становится обязательным каналом передачи информации по вопросам безопасности дорожного движения населению» [5, с. 77].

5. Использование инновационных методов и средств пресечения дорожно-транспортных правонарушений. Это в первую очередь коснулось технического оснащения дорожно-патрульной службы, которая теперь была укомплектована патрульными, патрульно-санитарными и спецавтомобилями, «созданными на базе РАФ-22036, оснащенными стереофотограмметрическим оборудованием для выезда на места дорожно-транспортных происшествий. В машинах дорожно-патрульной службы имелись радиостанции различных сфер применения, измерители скорости “Барьер” и “Фара”, имелись индикаторные трубки “Контроль трезвости”» [5, с. 109]. Также для предупреждения и пресечения дорожно-транспортных преступлений использовались вертолеты (наиболее оптимальный для указанных целей был вертолет марки «Ка-26»). Позже для пресечения преступлений с использованием автомобилей получили применение различные заградительные системы (например, «Рубеж»). С этой же целью стали внедрять автоматизированные информационно-поисковые системы (АИПС) типа «Дорожное движение» и ее подсистемы «Автопоиск».

Что касается органов, осуществлявших борьбу с аварийностью на дорогах, то потребности страны, вызванные ростом автопарка и интенсивностью движения, а также повышенной аварийностью и ростом числа пострадавших в них, требовали особого внимания государственной власти к данным проблемам и соответствующей системы органов. Поэтому в 60–80-х годах данной проблемой занимались:

1. «комиссии по безопасности дорожного движения в республиках, краях, областях, городах;
2. ведомственные службы безопасности движения;
3. службы организации движения в дорожных органах (СОД);
4. военная автоинспекция (ВАИ) и военные регулировщики;
5. специализированные добровольные народные дружины по обеспечению безопасности дорожного движения;
6. добровольные общества автомотолюбителей;
7. комиссии общественного контроля за безопасностью движения на автомобильном транспорте и городском электротранспорте;
8. общественные инспекторы, внештатные сотрудники ГАИ, юные инспекторы движения;
9. Государственная автомобильная инспекция МВД СССР (будет рассмотрена в отдельном параграфе)» [5, с. 78].

Но основная деятельность по борьбе с дорожно-транспортными преступлениями ложится на ГАИ. При этом Е. А. Войтенков указывает на низкий уровень квалификации сотрудников ГАИ, а также практически полное отсутствие должности инспектора по организации движения транспорта и пешеходов. Но в 1973 году в структуре дорожно-патрульной службы ГАИ вводятся штабы и дежурные части, должности сотрудников по дознанию и розыску скрывшихся водителей, инспекторы по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий, административной практике и пропаганде безопасности дорожного движения.

Что касается уголовной ответственности за нарушение безопасности дорожного движения, то, как нами уже было отмечено, изначально принятые редакции ст. 211 – 212 не позволяли в полной мере охватить весь круг общественно-опасных деяний, а практика их применения показала их несостоятельность, поэтому законотворческая деятельность в данной сфере велась с момента вступления в силу УК РСФСР 1960 года и вплоть до принятия Уголовного Кодекса Российской Федерации 1996 года (далее по тексту – УК РФ). Так, в первую очередь следует отметить, что изменений не коснулась лишь ст. 213 УК РСФСР, которая была общей для всех лиц, неправомерные действия которых «привели или могли привести к общественно-опасным последствиям в виде гибели людей или иных тяжких последствий» [8, с. 70].

Что касается ст. 211 и 212 УК РСФСР, то в их конструкциях постоянно отмечались изменения тех времен и обстановки на дорогах. В первую очередь, в 1965 году, на пике борьбы с нетрезвыми водителями, была введена ст. 211.1, согласно которой к уголовной ответственности привлекалось лицо, управляющее транспортным средством в состоянии опьянения, а санкция за такое правонарушение – лишение свободы.

Далее в 1968 году вводится в действие ст. 211.2 «Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств», а ст. 212 была декриминализована. Вместо этого в 1985 году появилась ст. 211.3 «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения».

Кроме того, в ст. 211 УК РСФСР неоднократно вносились изменения, касающиеся изменения редакций диспозиций составов и дифференциации ответственности в зависимости от тяжести наступивших общественно опасных последствий. Позитивным моментом, по нашему мнению, было внесение Примечания, раскрывавшего предмет посягательства «транспортные средства», под которыми следовало понимать «все виды автомобилей, тракторы и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства» [3].

Таким образом, мы видим, что как законодательная, так и практическая деятельность государственных органов по противодействию аварийности на дорогах и предупреждению дорожно-транспортной преступности строилась по принципу «ответа» на возникшую проблему, но не ее предвидения и предупреждения. И хотя активные изменения в дорожно-транспортной инфраструктуре СССР требовали постоянного совершенствования законодательства, поэтому многие ученые, исследовавшие вопрос эволюции дорожно-транспортного законодательства, отмечают, что группа дорожно-транспортных преступлений в УК РСФСР 1960 года подверглась

наибольшим изменениям, нежели иные преступления. С другой стороны, нельзя не отметить и положительные моменты. Это в первую очередь касается всестороннего предупреждения дорожно-транспортной преступности с учетом различных сторон. Также активная правотворческая деятельность дала положительную базу для нового УК РФ 1996 года.

Список литературы:

1. Уголовный кодекс РСФСР от 26 мая 1922 г. // СУ РСФСР. – 1921. – № 15.
2. Уголовный кодекс РСФСР от 1 января 1927 г. // Принят Постановлением ВЦИК от 22 ноября 1926 года «О введении в действие Уголовного кодекса РСФСР редакции 1926 года» // «СУ РСФСР», 1926, № 80, ст. 600.
3. Уголовный кодекс РСФСР от 27 октября 1960 г. // Принят третьей сессией ВС РСФСР пятого созыва 27 октября 1960 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР, 1960, № 40, ст. 591.
4. Вербина О. Л. История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве // История государства и права. – 2014. – № 11. – С. 10–13.
5. Войтенков Е. А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х - середине 80-х гг. XX в.: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Войтенков Евгений Алексеевич. – М., 2006. – 180 с.
6. Войтенков Е. А. Особенности правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения в первой четверти XX в. в России // История государства и права. – 2013. – № 4. – С. 28–33.
7. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Габдрахманов Айдар Шамилович. – Казань, 2007. – 190 с.
8. Зворыгина С. А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2011. – №3 (17). – С. 66–76.
9. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Научно-практическое пособие / под ред. проф. Н. Г. Кадникова. – М.: ИД «Юриспруденция», 2010. – 192 с.
10. Коробеев А. И. Транспортные преступления. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 406 с.
11. Перфилов В. П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Перфилов Владимир Павлович. – Москва, 2008. – 174 с.
12. Смирнов А. А. Криминологическая характеристика и уголовно-правовые меры противодействия дорожно-транспортным преступлениям (ст. 264 УК РФ): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Смирнов Александр Анатольевич. – Санкт-Петербург, 2004. – 152 с.
13. Сирохин А. И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период / А.И. Сирохин // Транспортное право. – 2015. – № 3. – С. 6–11.

Midlovets M. V. Legislation On Road Traffic Crimes In The Soviet Period // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2018. – Т. 4 (70). № 1. – P. 118–126.

The work is devoted to the development of criminal legislation on road traffic crimes in the Soviet period. The author examines the norms on criminal liability for road traffic crimes in the Criminal Codes of the USSR of 1922, 1926 and 1960, their place in the system of criminally punishable acts, the object of criminal law protection and their legal design are analyzed. Also, an analysis is given of a set of measures to prevent road traffic crashes and accidents by bodies of the Soviet government. In the course of the study, the author comes to the conclusion that the legislation on road traffic crimes in the first years of the USSR was aimed at protecting primarily the interests of the state, and protecting the life and health of people affected by road traffic crimes was not considered a direction of maintenance of safety of traffic; regulation of the road traffic was carried out by various regulatory legal acts. But, the consistent development of criminal law in the Criminal Codes of 1922, 1926, 1960 led to the identification of transport crimes in one group, united by generic grounds, and in the system of crimes against traffic safety and exploitation Transport norms are divided ac-

ording to the mode of transport. Although the editions of the articles of the USSR Criminal Codes of 1922, 1926, 1960 years had many shortcomings, and road safety was considered a component of public security and order, they served as the basis for further improvement of criminal responsibility in the Criminal Code of the Russian Federation in year 1996.

Keywords: road traffic crimes, legislation on road traffic crimes in the Soviet period, measures to combat road traffic criminality, the object of criminal law protection.

Spisok literaturi:

1. Ugolovniy kodeks RSFSR ot 26 maya 1922 g. // SU RSFSR – 1921. – № 15.
2. Ugolovniy kodeks RSFSR ot 1 yanvarya 1927 g. // Prinyat Postanovleniem VTSIK ot 22 noyabrya 1926 goda «O vvedenii v deistvie Ugolovnogo kodeksa RSFSR redaktsii 1926 goda» // «SU RSFSR», 1926, № 80, st. 600.
3. Ugolovniy kodeks RSFSR ot 27 oktyabrya 1960 g. // Prinyat tret'ei sessiei VS RSFSR pyatogo soziva 27 oktyabrya 1960 g. // Vedomosti Verhovnogo Soveta RSFSR, 1960, N 40, st. 591.
4. Verbina O. L. Istoriya stanovleniya deyatelnosti organov po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v otechestvennom prave Istoriya gosudarstva i prava. – 2014. – N 11. – S. 10–13.
5. Voitenkov E. A. Organizatsionno-pravovie osnovi deyatelnosti MVD SSSR po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya vo vtoroi polovine 60-h - seredine 80-h gg. XX v.: diss. ... kand. jurid. nauk: 12.00.01 / Voitenkov Evgenii alekseevich. – M., 2006.–180 s.
6. Voitenkov E. A. Osobennosti pravovogo regulirovaniya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v pervoi chetverti XX v. v Rossii // Istoriya gosudarstva i prava. – 2013. – N 4. – S. 28–33.
7. Gabdrahmanov A. SH. Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta: ugolovno-pravovie i kriminologicheskie aspekty: avtoref. diss. ... kand. jurid. nauk: 12.00.08 / Gabdrahmanov Aidar SHamilevich. – Kazan', 2007.–190 s.
8. Zvorigina S. A. aktual'nie voprosi ugolovno-pravovoi otsenki sub'ektov dorozhno-transportnih prestuplenii / S.A. Zvorigina // YUridicheskaya nauka i pravoohranitel'naya praktika. – 2011. – №3 (17). – S. 66–76.
9. Isaev N. I. Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie Pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnih sredstv. Nauchno-prakticheskoe posobie / pod red. prof. N.G. Kadnikova. – M.: ID «YUrisprudentsiya», 2010. – 192 s.
10. Korobeev A. I. Transportnie prestupleniya. – S.-Pb.: YUrid. tsentr Press, 2003. – 406 s.
11. Perfilov V. P. Teoreticheskie i prakticheskie voprosi ugolovno-pravovoi kvalifikatsii narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnih sredstv: diss. ... kand. jurid. nauk: 12.00.08 / Perfilov Vladimir Pavlovich. – Moskva, 2008. – 174 s.
12. Smirnov A. A. Kriminologicheskaya karakteristika i ugolovno-pravovie meri protivodeistviya dorozhno-transportnim prestupleniyam (st. 264 UK RF): dis. ... kand. jurid. nauk: 12.00.08 / Smirnov Aleksandr Anatol'evich. – Sankt-Peterburg, – 2004. – 152 c.
13. Sirohin A. I. Stanovlenie yuridicheskikh konstruksii norm ob ugolovnoi otvetstvennosti za narusheniya pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnih sredstv v sovetskii period / A.I. Sirohin // Transportnoe pravo. – 2015. – N 3. – S. 6–11.