

# ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

---

УДК 342.9

© **Кобзева Екатерина Ивановна**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры  
«Теория права, история права и международное право»  
Юридического института Российского  
университета транспорта (МИИТ)

© **Мамина Оксана Ивановна**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры  
«Теория права, история права и международное право»  
Юридического института Российского  
университета транспорта (МИИТ)

© **Химич Татьяна Михайловна**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры  
«Теория права, история права и международное право»  
Юридического института Российского  
университета транспорта (МИИТ)

## **Генезис правового института лишения права управления транспортным средством как вида административного наказания**

**Аннотация.** Обеспечение безопасности на транспорте является одной наиболее важных и актуальных задач государства. Аварийность на таком виде транспорта, как автомобильный, нанося огромный физический, имущественный и моральный вред как обществу в целом, так и отдельным гражданам, вытекает, как правило, из отдельных правонарушений участников дорожного движения. Одним из наиболее действенных инструментов государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является возможность применения такого вида административного наказания, как лишение права управления транспортным средством. Представленная статья посвящена исследованию механизмов государственного регулирования дорожного движения на разных этапах его развития и, в частности, правового института лишения права управления транспортным средством

с точки зрения его зарождения и развития в отечественном законодательстве. В работе также анализируются нормы, определяющие составы правонарушений, за которые назначается данное наказание, порядок его назначения, исчисления, и исполнения; приводятся статистические данные, связанные с предметом исследования.

**Ключевые слова:** теория права; история права; институт права; административное право; административная ответственность; административное наказание; транспорт; транспортная безопасность; транспортное средство; дорожное движение; лишение специального права; штраф.

© **Kobzeva E.**

— candidate of legal sciences associate professor  
«Theory of Law and Natural Resource Law»  
Russian University of Transport

© **Mamina O.**

— candidate of legal sciences associate professor  
«Theory of Law and Natural Resource Law»  
Russian University of Transport

© **Khimich T.**

— candidate of legal sciences associate professor  
«Theory of Law and Natural Resource Law»  
Russian University of Transport

### **Genesis of a legal institution depriving the right to drive a vehicle as a form of administrative punishment**

**Abstract.** Ensuring safety in transport is one of the most important and urgent tasks of the state. Accident on such a mode of transport as automobile, causing enormous physical, property and moral damage to society as a whole, and to individual citizens, usually results from individual offenses of road users. One of the most effective tools of public administration in the field of road safety is the possibility of applying this type of administrative punishment as deprivation of the right to drive a vehicle. The article is devoted to the investigation of the mechanisms of state regulation of the road traffic at different stages of its development and, in particular, the legal institution of deprivation of the right to drive a vehicle from the point of view of its origin and development in the domestic legislation. The work also analyzes the norms that determine the composition of the offenses for which this punishment is

assigned, the procedure for its appointment, calculation, and execution; statistical data related to the subject of the study are given.

**Keywords:** theory of law; history of law; institute of law; administrative law; administrative responsibility; administrative punishment; transport; transport safety; vehicle; road traffic; deprivation of special rights; fine.

---

Одной из основных проблем современности стало обеспечение безопасности движения на транспорте различных видов. Следует отметить, что на государственном уровне проводится много различных мероприятий, направленных на выработку эффективных мер по повышению уровня безопасности в данной сфере. Однако, несмотря на то что анализ полномочий отраслевого федерального органа управления в сфере транспорта — Минтранса России и используемой в российском законодательстве систематизации нормативных актов позволяет выделить такие виды транспорта, как: воздушный (гражданской авиация), морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, городской электрический и промышленный, большинство этих мероприятий направлены на повышение безопасности в области именно дорожного движения.

Действительно, с учетом современных реалий, когда автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ перед его другими видами, таких как: доступность, маневренность, мобильность, высокая скорость и относительная дешевизна — именно с участием этого вида транспортных средств происходит большинство аварий. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный физический, имущественный и моральный вред как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Так, по итогам I квартала 2018 г. аналитиками отмечается, что несмотря на общую тенденцию сокращения количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и числа пострадавших в них, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается высоким — каждое десятое ДТП было со смертельным исходом. Тяжесть последствий ДТП, несмотря на снижение относительно аналогичного периода прошлого года (АППГ), остается пока высокой (7,3). Всего на улицах и дорогах страны за указанный период зарегистрировано 30 896 (-4,9%) ДТП, в которых погибло 3112 (-9,9%) и получили ранения разной степени тяжести 39 657 (-5,8%) человек [1]. В целом Россия по количеству аварий среди других стран занимает одно из первых мест [2, с. 46—50].

Наибольшей тяжестью последствий традиционно отмечаются ДТП, произошедшие из-за нарушений правил дорожного движения водителями, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, выездом на полосу встречного движения и превышением установленной скорости. Обладая такой статистикой, государство просто обязано в качестве одной из наиболее важных и актуальных задач определить именно обеспечение безопасности на транспорте.

Обращаясь к исторической составляющей представленного исследования, заметим, что изучение специальных документов различных периодов истории нашего государства выявило, что первые сведения о регламентации уличного движения в России относятся к концу XVII — первой половине XVIII вв., а наиболее комплексно детализация указанных правил продолжилась в XIX в. Так, в 1809 г. в России уже создается транспортная полиция в составе 10 окружных транспортных полицейских команд, а одним из первых актов в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств было распоряжение Петербургской управы 1895 г. «О регистрации “бензиновых механических самокатов”». Буквально на следующий год приняты первые правила движения — Постановление о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров на шоссе в самодвижущихся экипажах, замененное впоследствии Техническими правилами о движении автомобилей по дорогам общего пользования, принятыми в 1910 г. [3, с. 2]

Развитие техники позволяло говорить и об изменении общественного развития, что не могло не сказаться, в свою очередь, на совершенствовании правовой системы [4].

Но революцию произвело изобретение двигателя внутреннего сгорания, что не только ускорило появление транспортных средств и, в частности, автомобиля, но и создало проблему правового регулирования безопасности движения. Общество объективно нуждалось в нормативном регулировании данной сферы социальных отношений. В России первый автомобиль отечественного производства появился в 1896 г., и тогда же были разработаны первые официальные правила перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах. А в 1900 г. было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по г. Санкт-Петербургу на автомобилях».

Развитие автомобильного транспорта в начале XX в. дало толчок для более точной регламентации правил безопасности движения.

Декретом Совета народных комиссаров РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)», который был специально посвящен безопасности автодорожного движения, были уже регламентированы многие аспекты обеспечения безопасности движения [5, с. 75—79]. Сюда, помимо прочего, впервые вошло требование к водителям *о наличии у них водительского удостоверения* и путевых листов. Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил автодвижения. Сделана попытка возложить контроль на специальную службу (автоинспекция транспортного отдела Моссовета).

Отметим, что в настоящий момент порядок проведения экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий, устанавливаются Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений,

утвержденные постановлением Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами». Эти же Правила определяют состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требования к указанным техническим средствам и условия их применения, а также устанавливают порядок выдачи российских национальных и международных водительских удостоверений и обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения. А указанные категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право — право на управление транспортными средствами, устанавливаются Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который является основным специальным законодательным актом, определяющим правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ.

Однако такая мера юридической ответственности, как лишение права управления транспортным средством, впервые была установлена только 24 мая 1956 г. постановлением Совета Министров РСФСР № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте». Этим правовым актом лишение прав на срок до одного года было установлено в качестве наказания только за одно правонарушение — управление транспортом в нетрезвом состоянии. Именно этот день можно считать днем рождения лишения прав управления транспортными средствами, как вида наказания.

Позже, Указом Президиума Верховного совета РСФСР от 19 июня 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил дорожного движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами», принятым вместо Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 октября 1961 г. «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии» была расширена ответственность в виде лишения прав за ряд административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Основные положения данного нормативного акта заключались в следующем:

- водители транспортных средств — автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов или иных самоходных машин за управление ими в состоянии опьянения лишались права на управление транспортными средствами на срок до одного года;
- при повторном, в течение трех лет по истечении срока лишения права на управление транспортными средствами, случае управления ими в состоянии опьянения водители лишались права на управление транспортными средствами на срок до трех лет;

- за совершение в течение одного года двух или более грубых нарушений правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам или за грубое нарушение указанных правил, которое повлекло ДТП, водители лишались права на управление транспортными средствами на срок до одного года или подвергаются штрафу в размере до 30 руб.;

- за использование транспортных средств в целях личной наживы водители лишались права на управление ими на срок до одного года или подвергались штрафу в размере до 30 руб.

С течением времени основная парадигма лишения права управления транспортным средством, естественно, трансформировалась в отечественном законодательстве. На настоящий момент Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) определены уже 33 состава правонарушений, где в качестве возможной меры ответственности указывается лишение права управления транспортным средством, которое может устанавливаться и применяться как в качестве основного, так и дополнительного административного наказания, устанавливается только за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом и только в случаях, прямо предусмотренных статьями Особенной части Кодекса. Дела о лишении права управления транспортным средством рассматриваются в судебном порядке, а срок лишения не может быть менее одного месяца и более трех лет.

Отметим, что данная санкция является разновидностью закрепленного в ст. 3.2 КоАП РФ административного наказания в виде лишения специального права, предоставленного физическому лицу. Кроме того, анализ формулировок Кодекса позволяет выявить следующие разновидности лишения специального права:

- лишение права управления транспортным средством — 33 состава административных правонарушений;

- лишение права управления судном — 7 составов административных правонарушений;

- лишение права управления воздушным судном — 5 составов административных правонарушений;

- лишение права осуществлять охоту — 5 составов административных правонарушений;

- лишение права на приобретение и хранение или хранение и ношение оружия — 6 составов административных правонарушений.

Таким образом, собственно, под транспортными средствами в контексте формулировки видов наказаний в КоАП РФ понимаются только автотранспортные средства, трактора, самоходные, дорожно-строительные и иные машины. При этом такой вид лишения специального права физического лица, как лишение права управления транспортным средством, предусмотрен 45 составами Особенной части КоАП РФ. Среди них нормы не только гл. 12, но и гл. 9, 11, и 17 КоАП РФ. С учетом

существования в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дефинитивной нормы, дающей в п. 11 ч. 1 ст. 1 наиболее комплексное и полноценное, на наш взгляд, определение *транспортных средств*, очевидной становится определенная коллизия правовых норм [6, с. 15—19].

Кодекс также закрепляет, что постановление судьи о лишении права управления транспортным средством, за исключением трактора, самоходной машины и других видов техники, исполняется должностными лицами органов внутренних дел; о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники — должностными лицами органов, осуществляющих региональный государственный надзор в области технического состояния самоходных машин и других видов техники; о лишении права управления судном (в том числе маломерным) — должностными лицами органов, осуществляющих государственный надзор за соблюдением правил пользования судами (в том числе маломерными).

Документом определено, что исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники осуществляется путем изъятия и хранения в течение срока лишения указанного специального права соответственно водительского удостоверения, удостоверения на право управления судами (в том числе маломерными) или удостоверения тракториста-машиниста (тракториста), если водитель, судоводитель или тракторист-машинист (тракторист) лишен права управления всеми видами транспортных средств, судов (в том числе маломерных) и другой техники.

В свою очередь, приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» определяет, что основанием для изъятия водительского удостоверения является исполнение вступившего в законную силу приговора суда или постановления по делу об административном правонарушении о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида.

По истечении срока лишения специального права водительское удостоверение или удостоверение тракториста-машиниста (тракториста), изъятые у лица, подвергнутого данному виду административного наказания, возвращаются после проверки знания им Правил дорожного движения и после уплаты в установленном порядке наложенных на него административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, а за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ, после медицинского освидетельствования данного лица на

наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством.

Таким образом, лишение права управления транспортным средством как институт административного права включает в себя нормы, определяющие составы правонарушений, за которые назначается данное наказание, порядок его назначения, исчисления и исполнения. Естественно, количество нормативных актов, которыми регулируются указанные моменты, в настоящее время существенно шире, чем в начале XX в., когда автомобильный транспорт только зарождался как вид передвижения и форма экономического взаимодействия.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» в Уголовный кодекс Российской Федерации введена ст. 264.1, предусматривающая ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. То есть речь идет о административной преюдиции в уголовном праве [7, с. 39—46].

Проблема безопасности дорожного движения является весьма актуальной и многоаспектной. На это неоднократно было обращено внимание первых лиц государства. Следует отметить, что проводится много мероприятий различного уровня для выработки эффективных мер по повышению уровня безопасности в данной сфере. Одним из таких документов, принятых в рамках указанных мероприятий, является Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р.

Таким образом, можно констатировать, что нормативная база в области безопасности дорожного движения постоянно обновляется и совершенствуется, как и система органов государственной власти, в ведении которых находится надзор за соблюдением Правил дорожного движения — одного из инструментов института транспортной безопасности. В кратком историческом очерке, представленном выше, просматривается объективная необходимость тщательным образом нормативно регламентировать сферу дорожного движения и в первую очередь с точки зрения ее безопасности для общества и граждан.

Регулируя вопрос обеспечения безопасности дорожного движения, как и иные сферы правового поля, государство должно исходить из интересов общества и его граждан. Тенденция увеличения количества составов административных правонарушений, за которые в качестве меры ответственности назначается лишение права управления транспортным средством, не может стать самоцелью. Именно такой позиции должен придерживаться, прежде всего, законодатель.

Отметим, что как раз в момент подготовки нашего исследования



активно обсуждается внесенный на рассмотрение в Государственную Думу законопроект, согласно которому предлагается исключить лишение водительских прав из списка наказаний за выезд на полосу встречного движения. Изменения предлагается внести в ст. 12.15 и 12.16 КоАП РФ, предусматривающие наказание за выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления.

В настоящее время ст. 12.15 КоАП РФ предусматривает наказание за выезд в нарушение правил дорожного движения на встречную полосу или на трамвайные пути встречного направления в виде штрафа в размере 5 тыс. руб. или лишения прав на срок от четырех до шести месяцев. За повторное совершение указанного правонарушения сейчас лишают прав сроком на один год. Депутаты предлагают исключить из КоАП РФ наказание в виде лишения водительских прав, оставив только административный штраф в размере 5 тыс. руб. За повторное нарушение в свою очередь предлагается лишать прав на срок от двух месяцев до года. В пояснительной записке к законопроекту указывается, что на практике подобные нарушения не всегда создают аварийную ситуацию. Помимо этого, по мнению авторов документа, выезд на встречную полосу может быть вызван объективными причинами, в частности, плохой освещенностью дорог, плохим качеством дорожного полотна, отсутствием разметки и другими факторами.

По мнению некоторых аналитиков, шансов у указанного законопроекта совсем немного. Выезд на встречную полосу является одним из самых опасных нарушений правил дорожного движения. По статистике ГИБДД, с этим правонарушением в 2017 г. было связано 15,1 тыс. ДТП, а это 10,5% всех аварий, произошедших из-за нарушений правил водителями, в которых погибли 4,9 тыс. человек и получили ранения 27,8 тыс. человек [8]. В числе опасных нарушений выезд на встречную полосу движения называют и сами водители. Согласно некоторым данным [9], выезд на «встречку» позволяет себе чуть более 1% водителей, а это уже вопрос правовой культуры и правового воспитания.

Концепция определения меры юридической ответственности сложилась давно — чем серьезнее правонарушение, тем жестче наказание. Лишение права управления транспортным средством применяется за те правонарушения, которые либо приводят к тяжким последствиям, либо не позволяют государству контролировать действия водителя на дороге. Современные реалии заключаются в том, что личный автотранспорт стал значительно доступнее, чем ранее. На автомобиле мы ездим на работу, за покупками, возим детей в школу, путешествуем и т.д. Личное транспортное средство обеспечивает свободу передвижения и в целом предоставляет возможность оперативно решать собственные дела, добавляя мобильность в нашу повседневную жизнь. Одновременно для многих именно с автомобилем связана и профессиональная деятельность.

Лишение возможности управления транспортным средством на определенный период для данной категории граждан сродни ограничению свободы трудовой деятельности и лишает их и их семьи источника дохода. Тем ответственнее именно профессиональные водители должны относиться к соблюдению правил дорожного движения и правил транспортной безопасности в целом. Повышение их правосознания — одна из задач проводимых государством мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В заключение приведем статистические данные о количестве назначенных административных наказаний в виде лишения права управления транспортным средством судами общей юрисдикции по первой инстанции в 2017 г. [URL: <http://www.cdep.ru/iNdex.php?id=79&item=4476>].

### **Результаты рассмотрения дел об административных правонарушениях по первой инстанции (по числу лиц)**

Наименование вида правонарушения	Норма КоАП РФ	Назначены административные наказания	
		Основные	Дополнительные
		Лишение специального права	Лишение специального права управления транспортным средством
Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра; управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, с заведомо подложными знаками	Часть 1.1 ст. 12.1; ч. 2, 4 ст. 12.2	8721	11
Управление транспортным средством при наличии условий, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена	Часть 3—7 ст. 12.5	1982	
Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством	Часть 2 ст. 12.7	2	
Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения	Часть 1, 3 ст. 12.8	2235	245 450
Передача управления	Часть 2 ст.		3806

транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения	12.8		
Превышение установленной скорости движения	Часть 4, 5, 7 ст. 12.9	261	
Нарушение правил движения через железнодорожные пути	Часть 1, 3 ст. 12.10	294	
Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика	Часть 3 ст. 12.12	1341	1
Выезд в нарушение Правил дорожного движения на сторону дороги, предназначенную для встречного движения	Часть 4, 5 ст. 12.15	22 162	
Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением	Часть 3, 3.1 ст. 12.16	2362	
Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом	Часть 2 ст. 12.17	150	
Нарушение правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов	Части 3, 5, 6 ст. 12.21.1; ч. 1 ст. 12.21.2	320	
Нарушение требований к перевозке детей в ночное время, установленных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами	Часть 5 ст. 12.23	11	
Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	Статья 12.24	8947	
Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	Статья 12.26	2022	161 071
Невыполнение обязанностей в связи с ДТП	Часть 2 ст. 312.27	30 308	3812
Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию	Статья 12.35	0	
Иные правонарушения в области дорожного движения	Иные статьи гл. 12	1743	

## Литература

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 3 месяца 2018 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НЦ БДД МВД России, 2018.
2. Кобзева, Е. И. Ответственность за нарушение правил перевозки детей // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 12 (24).
3. Сборник действующих циркуляров, расположений и разъяснений по Уголовному праву внутренними водными путями и шоссейными дорогами по 1 января 1915 г. — Пг, 1915. Цит. по: Мельников, Ф. Б. Уголовно-правовая охрана безопасности движения на улицах и дорогах : дис. ... канд. юрид. наук. — Ростов н/Д, 1964.
4. Исаев, Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / под ред. Н. Г. Кадникова. — М. : Министерство внутренних дел Российской Федерации, Московский университет, 2011.
5. Химич, Т. М. Организационно-правовые основы реконструкции столичного транспорта в 1930-е годы // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 1 (1).
6. Мамина, О. И. Определение транспортного средства в российском законодательстве // Транспортное право и безопасность. — 2017. — [№ 3 \(15\)](#).
7. Бохан, А. П. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / А. П. Бохан, Р. Г. Непранов // Уголовная политика Российской Федерации: проблемы формирования и реализации: материалы Всероссийской научно-практической конференции. — 2016.
8. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2018.
9. Позволяем ли мы себе нарушать ПДД? Если да, то какие? Опрос// Интернет издание «За рулем.рф» // <https://www.zr.ru/content/news/911888-pozvolyaemu-sebe-narushat-pdd/>

## Literature

1. Road traffic accidents in the Russian Federation for 3 months of 2018. Information and analytical review. — M. : PKU NTS BDD MVD of Russia, 2018.
2. Kobzeva, E. I. Responsibility for violation of the rules of transportation of children // Transport law and safety. — 2017. — № 12 (24).
3. Collection of existing circulars, locations and explanations on Criminal law by inland waterways and highways to January 1, 1915 — PG, 1915. Cyte. by: Melnikov, criminal law protection of traffic on the streets and roads : dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. — Rostov n/A, 1964.
4. Isaev, N. I. Criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles / ed. G. Kadnikova. — M. : Ministry of internal Affairs of the Russian Federation, Moscow University, 2011.
5. Khimich, T. M. Organizational and legal basis of the reconstruction of the capital's transport in the 1930s. Transport law and security. — 2016. — № 1 (1).
6. Mamina, O. I. the Definition of «vehicle» in the Russian legislation // law and security. — 2017. — № 3 (15).
7. Violation of traffic rules by a person who has been subjected to administrative punishment / A. P. Bohan, R. G. Nepranov // Criminal policy Of the Russian Federation: problems of formation and implementation: materials of the all-Russian scientific and practical conference. — 2016.

8. Road traffic accidents in the Russian Federation for 12 months of 2017. Information and analytical review. — M. : of PKU SIC BJJ Ministry of internal Affairs of Russia, 2018.
9. Do we allow ourselves to violate traffic rules? If so, what? Poll// the Internet publication «Behind the wheel.of the Russian Federation» // <https://www.zr.ru/content/news/911888-pozvolyaem-my-sebe-narushat-pdd/>