

## МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ОХОРОНИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

### INTERNATIONAL EXPERIENCE IN SAFETY OF TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF TRANSPORT

Стаскевич Г.С.,  
аспірант кафедри кримінального права, процесу та криміналістики  
ПВНЗ «Європейський університет»

У статті розглядаються актуальні питання, пов'язані з міжнародним досвідом розслідування даної категорії правопорушень. Специфіка розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту є в тому, що спорідненість цієї проблематики з огляду на процес зближення України з європейською спільнотою свідчить про необхідність гармонізації національного кримінального законодавства та врахування міжнародного. Розглянуто та проаналізовано досвід одинадцяти країн, що знаходить своє втілення в роботах зарубіжних криміналістів, які стосуються окремих питань методики та інших проблем розслідування дорожньо-транспортних пригод.

**Ключові слова:** зарубіжний досвід, дорожньо-транспортні пригоди, розслідування кримінальних проваджень.

В статье рассматриваются актуальные вопросы, связанные с международным опытом расследования данной категории преступлений. Специфика расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта заключается в том, что родство этой проблематики, учитывая процесс сближения Украины с европейским сообществом, свидетельствует о необходимости гармонизации национального уголовного законодательства и учета международного. Рассмотрен и проанализирован опыт одиннадцати стран, который находит свое воплощение в работах зарубежных криминалистов по отдельным вопросам методики и других проблем расследования дорожно-транспортных происшествий.

**Ключевые слова:** зарубежный опыт, дорожно-транспортные происшествия, расследование уголовных производств.

The article deals with topical issues related to the experience gained in investigating this category of offenses.

The well-developed and safe transport industry is one of the hallmarks of the high level of development both of the state and of society. But on the other hand, the question arises about the safety and reliability of automobile movement and passenger transportation.

For the comprehensive disclosure of the subject of the study it is necessary to conduct an analysis of foreign criminal law and the order of investigation of motor transport offenses. Grounds became the legislative base of the CIS countries, because the openness of interstate relations created the prerequisites for comparative legal research. The experience of the eleven countries, which are found in the work of foreign criminologists, is considered and analyzed, dealing with particular questions of methodology and other problems of investigation of traffic accidents.

This study aims at reviewing criminal law that protects public relations in the area of traffic safety and transport operation.

The growth of transport crimes became more a threat to the development of transport relations, which is typical of most developed countries. The specificity of the investigation of crimes against traffic safety and the exploitation of transport is that the similarity of this issue, given the process of Ukraine's rapprochement with the European community, indicates the need for harmonization of national criminal law and international consideration.

**Key words:** foreign experience, road traffic accident, investigation of criminal proceedings.

Розвинена та безпечна транспортна галузь є однією з ознак високого рівня розвитку як держави, так і суспільства. Але з іншого боку постає питання про безпеку та надійність авторуху та пасажерських перевезень.

Для всебічного розкриття предмета дослідження необхідно провести аналіз іноземного кримінального законодавства та порядку розслідування автотранспортних правопорушень. Підґрунтям стала законодавча база країн СНД, адже відкритість міждержавних відносин створила передумови для порівняльно-правового дослідження.

Предметом дослідження є норми кримінального та процесуального законодавства Австрії, Республіки Болгарії, Голландії, Данії, Іспанії, Польщі, Румунії, Швеції, Швейцарії, Франції, тому що в більшості цих країн є певний рівень суспільних відносин, сучасна розвинута транспортна система і стає кримінальне законодавство.

Дане дослідження ставить собі на меті розгляд кримінально-правових норм, що повинні забезпечити захист суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

З розвитком транспортних відносин великою загрозою стало зростання транспортних злочинів, що є характерним для більшості розвинутих країн світу. Отже, спорідненість цієї проблематики з огляду на процес зближення України з європейською спільнотою свідчить про необхідність гармонізації національного кримінального законодавства та врахування міжнародного досвіду.

Під час аналізу законодавства Європейських країн стає зрозуміло, що не у всіх країнах є чітко визначені розділи та норми щодо охорони безпеки руху та експлуатації транспорту. Зокрема, спеціальні розділи виокремлено в кримінальних кодексах Швейцарії, Іспанії, Болгарії та Польщі.

Водночас кримінальне законодавство таких країн, як Австрія, Данія, ФРН передбачає відповідальність за транспортні злочини в інших розділах кодексів та розглядає їх переважно як злочини проти громадської безпеки. Більш точне уявлення про це дає спеціальне дослідження [8].

Іноді зазначається, що кримінальний кодекс Франції не згадує про транспортні злочини, але ст. 1 Закону 1991 року про дорожній рух передбачає, що особа, керуючи автомобілем, яка заподіяла смерть шляхом створення аварійної ситуації, буде винна в злочині, що за нього карають ув'язненням до п'яти років і мінімум на два роки позбавляють водійських прав. Керування автомобілем, що створює аварійну ситуацію, означає: а) водій керує машиною набагато гірше, ніж можна було б сподіватися від водія; б) для вправного та обережного водія є очевидним, що таке керування створить аварійну ситуацію. Фактично керування автомобілем, що створює аварійну ситуацію, вимагає два етапи судового розгляду, які мають довести: а) обвинувачений створив аварійну ситуацію; б) саме це призвело до загибелі жертви [7].

Франція є однією з 5-ти Європейських країн, яка підписала та ратифікувала Європейську конвенцію про покарання за дорожньо-транспортні події, де вказано про основні положення проведення розслідувань щодо осіб, що вчинили правопорушення в іншій країні Співдружності. У такому випадку країною видається запит про судове переслідування, додаються оригінали або завірені копії всіх постанов, схем, фотографій та інших документів, що відносяться до злочину, а також копія правових норм, які застосовуються по цій справі в державі здійснення злочину. Крім того, повинні бути додані копії протокольної записи про засудження злочинця, приписів закону, що сто-

суються терміну давності, судового наказу, який припиняє термін давності, і обґрунтування фактів.

Одним зі сталих законодавчих актів є Кримінальний кодекс (далі – КК) Швеції, введений у дію з 1 січня 1965 року. У кодексі відсутній самостійний розділ щодо транспортних злочинів, але вони включені до Глави 13 «Про злочини, що являють громадську небезпеку» [11].

Кримінальне законодавство Іспанії містить самостійну главу «Про злочини проти безпеки на транспорті», яка включає делікти за статтями 379–385. [9]. Особливістю цих норм, на відміну від спорідненого законодавства інших європейських держав, є спрямованість на забезпечення виключно безпеки дорожнього руху. Стаття 379 КК Іспанії встановлює відповідальність за керування автомобілем або мотоциклом особою, яка знаходиться під впливом токсичних, наркотичних або психотропних речовин чи алкогольних напоїв, що карається арештом або значним штрафом з обов'язковим позбавленням права керування автомобілем чи мотоциклом від 1 до 4 років. Для реалізації цієї норми ст. 380 КК встановлює відповідальність за відмову особи від освідування на предмет наявності стану сп'яніння. Кримінальне законодавство зарубіжних країн, як правило, не має чіткої архітектоніки норм, побудованих залежно від видів транспорту, суб'єктів транспортної системи або інших сутнісних ознак цих діянь. Зокрема, ст. 282 КК Іспанії вбачає делікти безпеки як злочини, що створюють великий ризик для руху, і далі тлумачиться через спосіб порушення правил безпеки руху шляхом встановлення на дорозі неочікуваних перешкод, розливу слизких чи легкозаймистих речовин, переміщення або пошкодження дорожніх знаків в інший спосіб, або не відмовлення безпеки у сфері руху тоді, коли особа мала такий обов'язок [5, с. 25]. З процесуальної точки зору задля збереження безпеки дорожнього руху проводяться чисельні аналізи та досліди кожної аварії для видачі певних рекомендацій, щоб попередити їх можливе виникнення в майбутньому. Розслідування правопорушення поділяється на три частини: збір інформації на місці пригоди, аналіз отриманих даних, висновки і рекомендації.

#### А) Збір інформації:

Першим кроком у процесі дослідження є отримання інформації про те, що трапилось. Працівник поліції повинен потрапити на місце події якомога швидше, оцінити розмір збитку, огородити місце події від сторонніх осіб.

Заходами, які повинні бути виконані на даному етапі є:

– фіксування місця в цілях збереження доказів для запобігання їх можливого зникнення, навмисно або випадково;

– пошук тимчасових доказів, таких як: водні плями, відбитки пальців, пролита рідина і т.д.;

– створення малюнків, карт і діаграм, фото фіксація;

– збирання доказів;

– інтерв'ю зі свідками.

Мета цих методів полягає в наданні допомоги дослідникам, щоб сформуванню візуальний образ того, що сталося.

На місці, де стався випадок, як правило, є різні об'єкти, наприклад, шматки від поломки автомобіля. Крім того, в деяких випадках необхідні зразки матеріалів для визначення їхніх фізичних і хімічних характеристик (наприклад, матеріальні структури для аналізу, зразки масла, палива, фарби тощо).

Інформація, зібрана в ході інтерв'ю зі свідками, є найбільш важливою частиною стадії збору інформації.

#### Б) Аналіз даних:

Проводиться з перших зібраних доказів, які приведуть до даних пошуку гіпотези для формування або відхилення певних версій. Цей процес формулювання гіпотез і даних пошуку полегшується за допомогою аналітичних методів.

У причинних теоріях про походження аварії є дві – послідовна теорія і теорія багатфакторності.

Послідовна теорія, яка спочатку була запропонована Келпером і Тригосом стверджує, що «<...> нещасні випадки виникають через факти, що становлять причинно-наслідковий ланцюг. Багатофакторна теорія вважає, що одночасне виникнення факторів ризику призводить до аварії. Це випадок кон'юнктивної причинності. Обидві теорії не суперечать одна одній, але доповнюють одна одну, як можна бачити, шляхом послідовного аналізу аварії» [3].

#### В) Етап висновків:

Під час процесу остаточного дослідження визначаються причини інциденту, виносяться рішення по справі та здійснюється її передання до судового розгляду [4].

Певний досвід з охорони безпеки руху транспорту накопичено у Республіці Болгарія [10]. У Главі 11 Особливої частини КК «Загальнонебезпечні злочини» є окремий (II) розділ «Злочини на транспорті та інших шляхах сполучення», в якому першою є норма щодо відповідальності за умисне знищення або пошкодження залізничного, повітряного, автомобільного, електричного або водного транспорту, призначеного для масових перевезень, або пошкодження транспортних споруд чи комунікацій (тунель, міст тощо).

Болгарське законодавство визначає серед злочинів на транспорті протизаконне вилучення із володіння іншої особи або без її згоди чужого механічного транспортного засобу з наміром його використання (ст. 346), а також протизаконне проникнення в нього (ст. 346а).

Закон визначає, що якщо шкода була нанесена близькому родичу (одному з подружжя, брату, сестрі), то це тягне кримінальне переслідування лише за скаргою потерпілого. У цих випадках особа може бути в адміністративному порядку позбавлена права керування механічним транспортним засобом за умови, коли скаргу не подано або відкликано.

Злочини посягання на транспорті містить розділ XXI «Злочини проти безпеки на транспорті» КК Республіки Польщі [6]. Злочини, передбачені ст.173 КК, є відносини безпеки у сфері наземного, водного та повітряного руху з приводу життя, здоров'я та власності, а ст. 174 тягне відповідальність за створення небезпеки на цих видах транспорту, проте якщо винний добровільно її усуває, він не підлягає покаранню або воно значно пом'якшується (ст. 176 КК).

Беручи до уваги спорідненість та багаторічну практику застосування, законодавство країн СНД щодо охорони безпеки руху та експлуатації транспорту також має певні особливості. Навіть за радянських часів, коли підґрунтям кримінального законодавства була єдина кримінально-правова доктрина, кодекси окремих республік, зокрема Вірменської, Казахської та Молдавської РСР, містили самостійні глави «Транспортні злочини».

Після набуття незалежності законодавцями більшості держав СНД передбачено самостійний кримінально-правовий захист суспільних відносин у сфері безпеки функціонування транспортної системи, враховуючи їх важливість для життєдіяльності суспільства. У КК Російської Федерації це – «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту», Латвійської Республіки – «Злочинні діяння проти безпеки руху», Азербайджанської Республіки – «Злочини проти правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів», Республіки Білорусь – «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту», Киргизької Республіки – «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту». Без виокремлення зазначені злочини залишаються у КК Естонської Республіки [5, 12].

Кримінальний кодекс Республіки Білорусь об'єднав зазначені склади злочинів в окремій главі 28 «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту», яка відтепер включає 13 статей. Характерним є розташування злочинів за ступенем суспільної небезпеки, а також за формою вини, наприклад, (ст. 309 КК) умисне приведення у непридатність транспортного засобу чи шляхів сполучення.

Найбільш поширеним серед злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту є порушення правил дорожнього руху або експлуатації автодорожніх транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом. У нормі особливо підкреслено необережне ставлення винного до наслідків. На відміну від інших кодексів у ст. 317 КК Білорусі використано оригінальний термін «автодорожні транспортні засоби» (всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї, тролейбуси, мотоцикли та інші механічні транспортні засоби з робочим обсягом двигуна не менше 50 см<sup>3</sup>).

Окрема глава щодо злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту була передбачена КК Румунії (Злочини проти безпеки дорожнього руху на дорогах загального користування), що включає в себе статті 334–341. В розділ входять статті щодо керування незареєстрованим транспортним засобом, керування в нетверезому стані, керування без водійського посвідчення, залишення місця аварії або намагання приховати певні деталі події [1]. У досвіді румунських правоохоронців винесено певні критерії визначення поняття «дорожньо-транспортна пригода»:

а) подія відбулася на дорозі загального користування або виникла на такій дорозі загального користування, де є будь-які наземні засоби зв'язку, крім залізниць, спеціально призначені для руху пішоходів або дороги, відкриті для руху.

б) подія призвела до людських жертв або матеріальних збитків.

в) подія сталася через недотримання правил дорожнього руху одним або декількома учасниками дорожнього руху.

Перші місця серед причин нещасних випадків, спричинених людським фактором, займають: перевищення швидкості, неуважність, керування транспортним засобом під впливом алкоголю.

Після вчинення дорожньо-транспортної пригоди на місце події прибуває екстрена група, в яку входять: працівник поліції, що формує рух, працівник судової поліції; в разі дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками інші фахівці: коронер, автоінженери або техніки.

Завдання робочих, які першими потрапили на місце пригоди:

а) порятунк життя та перша допомога постраждалим;

б) видалення безпосередньої загрози;

в) повідомлення про подію, тобто особи, які опинилися на місці події, інформують відділок поліції.

г) виявлення свідків;

д) забезпечення захисту і збереження всіх засобів документування існуючих слідів;

е) забезпечення розвантаження доріг.

До порятунку життя та першої допомоги постраждалим відноситься надання негайної першої допомоги постраждалим і повідомлення про це в поліцію.

У деяких випадках працівники, які вперше прибули на місце події, повинні вжити заходів для усунення неминучої небезпеки вибуху або пожежі.

Виявлення очевидців має велике значення враховуючи, що висловлювання людей, котрі бачили безпосередні обставини, за яких сталася аварія, іноді сприяють з'ясуванню механізму аварії, її причин та обставин, завдяки яким може бути доведена винність осіб. Після ідентифікації ці особи повинні залишатися на місці події до прибуття дослідницької групи.

Забезпечення безпеки і збереження слідів і матеріальних засобів існуючих доказів на місці події – цей захід викликаний необхідністю виключити можливість, що сліди і речові докази можуть зазнати змін у результаті нещасного випадку або руйнування під дією зовнішніх факторів (сніг, дощ і т.д.), навмисної або ненавмисної діяльності деяких осіб.

Після прибуття на місце події дослідницької групи вона повинна виконати наступні види діяльності:

а) перевірити робочих, які першими прибули на місце події: чи вони прийняли необхідні заходи щодо надзвичайної ситуації; якщо вони не були прийняті, лідер команди повинен виконати їх без затримки;

б) видалення з місця осіб, які могли б стати на заваді або пошкодити чи зруйнувати докази;

в) визначення місця проведення досліджень;

г) визначення послідовності і методів, які будуть застосовані в наукових дослідженнях.

Серед найбільш важливих напрямків діяльності, які виконують органи кримінального розслідування дорожньо-транспортних пригод, є дослідження на місці події.

Від того, де сталася пригода, сліди можуть бути знайдені як до, так і після точки удару, де сліди можуть мати місце як до, так і після удару з жертвою. Якщо ці ознаки відбуваються тільки до місця зіткнення, вони складають так звані «несприятливі обставини», які повинні бути з'ясовані в ході слідства.

Речі, що належать потерпілому (гаманець, сумка, капелюх, взуття і т.д.) можуть після удару розлетітися в напрямку руху транспортного засобу або по його околицях.

На місці події можуть з'ясуватися такі категорії:

– існуючі сліди на тілі та одязі потерпілого;

– сліди шин транспортного засобу на проїжджій частині дороги;

– рідина з автотransпортних засобів;

– сліди, отримані шляхом удару або тертя між різними частинами транспортних засобів, залучених в аварію, або між автомобілями та іншими об'єктами;

– інші категорії знаків (біологічні, текстильні, олія, сліди ґрунту і т.д.).

Розглянемо більш детально кожну з наведених категорій.

Сліди тіла або гардероба жертви.

Тіло і одяг жертви мають множинні сліди, що залишаються в результаті події. Відкриття в результаті виявлення доказів дозволяє визначити механізм пошкоджень транспортного засобу, час настання смерті потерпілого і т.д.

Дорожньо-транспортна подія може викликати в потерпілого пошкодження у вигляді травм голови, грудей, живота, що зазвичай пов'язані з перетягуванням тіла ударом об проїжджу частину або зіткненням з навколишніми предметами.

Після визначення положення зйомки кузова транспортного засобу і навколишніх предметів необхідно перейти до докладного огляду всіх існуючих пошкоджень на тілі, наполягаючи на описі форми, розміру, зовнішнього вигляду і розташування травм.

На жертві ретельно перевіряють сліди бруду, фарби, уламки скла, частинки ґрунту, сліди шин. Одна з проблем, яка виникає у зв'язку з потерпілим, – це встановлення його особистості за допомогою документів або виявлення листів, що засвідчують особу, на потерпілому або в його речах. Якщо ці документи відсутні, то тіло буде описуватися, буде сфотографоване і будуть зняті відбитки пальців.

Сліди, залишені автомобільними шинами на дорожньому покритті, з'являються від гальмування, дрейфування, внаслідок проходження поворотів на високих швидкостях, під час руху на повороті або раптової зупинки.

Сліди гальмування шин дозволяють оцінити, як діяли на педаль гальма (раптово, переривчасто, безперервно), інтенсивність гальмування і визначити початкову швидкість руху.

На місці події рідина також присутня у вигляді слідів витоків, з їхньою допомогою можна вказати місце, де зупинилися транспортні засоби після удару, як правило, вона може бути у вигляді плям або видовженої смуги, що дозволяє реконструювати траєкторію руху транспортного засобу.

Коли є сліди гальмівної рідини, важливо визначити, чи існували вони до зіткнення, щоб довести, що втрата рідини не пов'язана з аварією.

Деякі рідини, що залишилися на різних носіях, в тому числі й на тілі жертви у вигляді витоків, плям, обприскування можуть допомогти ідентифікувати транспортний засіб.

Сліди, отримані шляхом удару або тертя різних частин транспортного засобу, залученого в подію між транспортними засобами або іншими об'єктами.

Ці сліди можуть бути поділені на: трасування з фар, положення і сигнали ліхтариків, електричні склопідіймачики та ін.; сліди фарби; сліди ґрунту і т.д.

Сліди можуть бути знайдені на проїжджій частині, автомобілі, на тілі або одязі потерпілого. Ці сліди можуть допомогти ідентифікувати транспортний засіб, що брав участь в дорожньо-транспортній пригоді.

Таким чином, дані, отримані в поєднанні з речовими й іншими доказами, збираються для ідентифікації транспортного засобу, який спричинив аварію, і для виявлення злочинця. Ці сліди забезпечують підказки про напрям руху, місце і навіть швидкість удару транспортного засобу.

Перевірка технічного стану транспортного засобу, який бере участь в аварії. Ці дослідження проводяться на місці, вони призначені для установки наступних аспектів: технічний стан гальмівних систем, рульового управління і світлової сигналізації, закриття-відкриття дверей; положення важеля перемикачів передач і склоочисника; температура води в радіаторі і в масляному картері, тиск в шинах тощо.

Важливість перевірки технічного стану транспортного засобу полягає в тому, що дані, отримані в цьому випадку, корелюються зі станом і характеристиками погодних умов і видимості, інтенсивності руху та інших даних, що надаються для забезпечення об'єктивності розгляду злочину автомобільним експертом.

Заслуховування свідків і осіб, які отримали поранення.

Дані про відомості аварії можуть бути отримані від водія, від потерпілих, свідків.

Передбачається, що поведінка водіїв є більш захищеною, в жертв показання матимуть більшу ступінь суб'єктивності, вони намагатимуться надати неправильні свідчення. На відміну від них очевидці – незацікавлені особи, і відомості, які вони надають, є більш об'єктивними.

Від водія можна отримати наступні дані: час і відстань, на якому спостерігалася жертва, його поведінка з метою зменшити наслідки нещасного випадку, поведінка потерпілого до нещасного випадку, швидкість, з якою рухався транспорт, який час пройшов до аварії.

Зі слів очевидців можна отримати: відомості про умови, в яких сталася аварія; транспортний засіб, його категорія, марка, колір, реєстраційний номер та інші характеристики машини; хто був водієм і жертвою під час аварії; видимість і погодні умови під час аварії; напрямок руху транспортного засобу до аварії і після; будь-які зміни на місці пригоди.

Показання жертви на місці події можна отримати, після того як він отримав медичну допомогу, в лікарні можна отримати дані тільки за згодою лікаря.

Дослідження дорожньо-транспортної пригоди передбачає уточнення деяких аспектів, які служать для формування правової характеристики події, щоб визначити цивільну або кримінальну відповідальність особи, що спричинила аварію.

Аналізуючи результати, отримані в ході дослідження на місці огляду транспортного засобу, який нібито брав участь в аварії, в ході виявлення слідів та інших дій органи кримінального переслідування складають версії різних обставин справи.

Інші версії, які можна зробити, звернувшись до:

– форми провини: виняткова вина водія, виняткова вина потерпілого тощо;

– обставини, механізм і причини аварії;

– стан і поведінка учасників дорожнього руху і т.д.

Проведене дослідження іноземного досвіду може стати в пригоді в охороні суспільних відносин у кримінальному законодавстві нашої держави.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Codul Penal al Romaniei (Legea nr. 286/2009). Publicat in Monitorul Oficial. 2009 [Electronic resource]. – Access mode : [http://www.dreptonline.ro/legislatie/codul\\_penal\\_2009.php](http://www.dreptonline.ro/legislatie/codul_penal_2009.php).
2. Directia Generala de Politie a municipiului Bucuresti brigadade politie rutiera. Metodologia investigarii accidentelor rutiere Directia Generala de Politie a municipiului Bucuresti brigadade politie rutiera. 2007 [Electronic resource]. – Access mode : [http://www.rasfoiesc.com/legal/administratie/METODOLOGIA\\_INVESTIGARII-ACCID41.php](http://www.rasfoiesc.com/legal/administratie/METODOLOGIA_INVESTIGARII-ACCID41.php).
3. Mangosio Jorge "Investigación de Accidentes". Facultad de Ciencias Físicomatemáticas e Ingeniería. Universidad Católica Argentina. Argentina. – 2002.
4. Osvaldo A. Principos de la investigation vial / A. Osvaldo Blog del observatorio criminalogico de la seguridad vial. 2014 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.criminologiavial.com>.
5. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.08 ; Дніпропетровський держ. ун-т внутрішніх справ. – Д., 2005.
6. Кодексы Польши : Уголовный кодекс. Уголовно-процессуальный кодекс. Уголовно-исполнительный кодекс. – М., 1998. – С. 50–52.
7. Лейленд Пітер. Кримінальне право: Злочин, покарання, судочинство / Пітер Лейленд ; пер. з англ. П. Тарашук. – К. : Основи, 1996. – С. 59–60.
8. Мисливий В.А. Кримінальноправовий захист безпеки дорожнього руху : європейський досвід / В.А. Мисливий // Науковий вісник Юридичної академії МВС. – Дніпропетровськ : Юридична академія МВС. – 2003. – № 1. – С. 60–68.
9. Уголовный кодекс Испании. – М. : Издательство Зерцало, 1998. С. ПО
10. Уголовный кодекс Республики Болгария. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. – 298 с.
11. Уголовный кодекс Швеции ; пер. с англ ; по состоян. на 01.05.1999 г. – МГУ. – М., 2000.
12. Уголовный кодекс Эстонской Республики. – СПб. : Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. – 262 с.