



ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА СИГУРНОСТ

Николай Николов

nikolov_n@mail.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,
гр. София 1574, ул. „Гео Милев” №158,
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: *транспорт, видове транспорт, транспортна сигурност, транспортна безопасност, транспортна дейност*

Резюме: *Докладът разглежда транспорта като отрасъл на националната икономика, дава определения на понятието „транспорт” и класифицира видовете транспорт. В материала се проследява развитието на транспорта от началото на 21 век и се извеждат понятията „транспортна сигурност” и „видове транспортна сигурност”. Дефинирана е сигурността на отделните видове транспорт, както и мерките за гарантирането ѝ.*

Увод

Транспортът е специфичен отрасъл на националните икономики, оказващ съществено влияние върху крайните резултати в сферата на производството и потреблението и изпълняващ важни социални задачи¹. С оглед спецификите на общественно-икономическото развитие на отделните страни, особеностите на релефа и климата, както и от достиженията на научно-техническия прогрес в различните общества в техните транспортните системи доминира различен вид транспорт - за едни от тях основен е автомобилния, а в други железопътния, а при трети водния транспорт.

Транспортните средства са се появявали и развивали в резултат на човешкото търсене за по-добро качество на живот. Посредством тях хората са се опитвали да се придвижват все по-надалече, все по-бързо и все по-сигурно. Удовлетворяването на тези човешки потребности е наложило създаването на нови и усъвършенстване на съществуващите транспортни средства. Освен постигане на по-добри технически параметри научно техническия прогрес си поставя за цел и осигуряването на безопасността на живота и здравето на хората при осъществяване на транспортната дейност. Това е и основната задача на правното регулиране на транспорта².

I. Понятие и видове транспорт.

¹ Относно задачите поставени пред транспорта в Република България вж. Пенков, Иван. 1997, с. 5 [1]

² Степента на безопасност обаче не винаги е била на нужното ниво. Например до появата на телеграфа (морзовата азбука) движението на влаковете е било чисто случайно: влакът е тръгвал от гарата, ако насрещният влак е пристигнал вече на същата гара. Подобно е положението и при корабоплаването. До появата на радиото и негово приложение движението на корабите е било случайно и не е имало никаква информация за тяхното плаване. Вж. Брешков, Иван 2004 с. 37 [2].

1. Понятие за транспорт

При изясняване на понятието за транспорт следва да бъдат обсъдени неговия етимологичен произход и значение в специализираната литература, които оказват влияние върху значението му в наказателното право.

Етимологичния и семантичния анализ на думата „транспорт“, показва че тя произлиза от латинските думи *trans* (чрез) и *portare* (нося) и означава „превозване на хора или товари от едно място на друго“³. В някои източници се застъпва едно по – широко разбиране, според което транспортът е пренасяне на хора, стоки, сигнали и информация от едно място на друго.

Терминът „транспорт“ има следните значения: 1) комплекс от технически средства, осигуряващи превозването на материалната продукция и хора; 2) самия процес на преместване на товари и пътници; 3) отделна партида товар, изплатена към определен пункт или конкретен адрес; 4) поток от единици подвижен състав; 5) вид човешка дейност или специалност⁴.

Много често се слага знак за равенство между понятията „транспорт“ и „транспортиране“. Така например в съвременните изследвания по въпросите на безопасността на движението се приема, че „транспортирането означава преместване, включващо цялостната дейност по превозването на хора и товари от едно място на друго при използването на различни по вид транспортни средства, технически и технологични решения“⁵. Като не се отрича, че при осъществяването на транспортна дейност се извършва транспортиране на стоки и хора, следва да се има предвид, че транспортът е и отрасъл на материалното производство, чрез който се задоволяват транспортните потребности на националната икономика.

Транспортът включва в себе си няколко елемента - инфраструктура, транспортни средства и управление. Инфраструктурата обхваща използваните транспортни мрежи и пътища, въздушни коридори, канали, тръбопроводи, мостове, тунели, водни пътища и т. н.). Тя включва също и транспортни възли или терминали, където се извършват товаро-разтоварителни дейности или прехвърляне на пътници от едни на друг вид транспорт (например, летища, гари, автобусни спирки и пристанища). Към втория елемент-транспортните средства - се отнасят автомобилите, велосипедите, автобусите, влаковете, самолетите и др. Що се отнася до третия елемент – управлението обхваща контролът над системата, например сигналите на светофара, железопътните стрелки, управлението на полетите и т. н., а също така и спазването на съществуващите правила по отношение на транспортната система, които освен всичко останало включват и правилата за нейното финансиране: платените пътища, данъците и акцизите върху горивото и т. н.

В наказателното право разбирането за транспорт е по-тясно от общото значение на термина. Според изразено мнение транспортът е „преместване на нещо или някого по даден земен път в определено време и в определено направление“⁶. Това определение не указва най-същественото – какво се премества и кое го премества. Ето защо по точно е да се каже, че транспортът по смисъла на НК е придвижване на хора или стоки в пространството чрез определен вид транспортно средство. По описателно, но в същия смисъл е твърдението, че „Под понятието транспорт в широк смисъл на думата се разбира придвижването в пространството и времето на товари и хора от

³ Вж. Български тълковен речник 1976, с. 68 [3].

⁴ Вж. Симеонов, Димитър 1986, с. 1-2 [4].

⁵ Вж. Райков, Райко, Георгиев, Николай, Стойков, Димитър, Беров, Теодор, Стоянов, Ивайло 2002, с. 15 [5].

⁶ Вж. Бузов, Венеци 1976, с. 12 [6].

момента на предаването на товарите за превоз и качването на пътника в превозното средство, с оглед започването на превоза, до момента на връчване на товарите на товародателя в пункта, който е означен в документа-товарителницата - или до пристигане на возилото в мястото, където завършва пътуването на пътника”⁷.

Терминът *транспорт* освен за назоваване на раздел II на глава XI (Престъпление по транспорта и съобщенията) и при формулиране на съставите в него, се среща още на девет места в НК18. При всички случаи с него се обозначава човешката дейност (транспортна дейност) по пренасяне (транспортиране) от едно място на друго на стоки или хора чрез употреба на транспортно средство. Най-често срещаната хипотеза е тази на превоз на хора, но не е изключено обаче и при транспортирането на товари да се нарушат правила за управление или експлоатация, което да доведе до визираните в чл. 342 и сл. общественоопасни последици и да осъществи състав на престъпления.⁸

Могат да се направят някои констатации и изводи. Първо в наказателното право не се възприема широкото понятие за транспорт като пренасяне на хора, стоки, сигнали и информация от едно място на друго. Аргументите за това произтичат от самия закон. Самото наименование на раздел II от глава XI НК „Престъпления по транспорта и съобщенията”, показва че транспорт и съобщения са различни обекти на посегателство, т. е съобщенията не се възприемат като вид транспортиране на информация. Второ под „транспорт” по смисъла на раздел II на глава XI НК се разбира самият процес на преместване от едно място на друго на хора или стоки чрез употребата на някой от видовете транспортни средства. Това от своя страна налага да се разгледа въпросът за видовете транспортни средства, техните особености и критерии за класификация.

2. Видове транспорт.

За разлика от понятието за транспорт, понятието за видовете транспорт по смисъла на наказателното право не се отличава съществено от утвърденото разбиране в т. нар. транспортно право. В него се прилагат няколко критерия при обособяване на видовете транспорт.

Според средата, в която се осъществява преместването на хора, транспортът бива три вида: сухоземен, воден, въздушен⁹.

При сухоземния транспорт (*land transport*) преместването на хора или стоки се осъществява на или под земната повърхност. Включва механичния релсов транспорт (железопътен и метрополитен); транспорт, осъществяван с моторни превозни средства (автомобилен, автобусен, електротранспорт), както и тръбният транспорт, който не е широко разпространен у нас¹⁰. Ето защо наказателноправната защита на транспортната безопасност не визира посегателства, свързани с тръбния транспорт¹¹. Много често

⁷ Вж. Диков, А., Савовски, Ф., Трифонов, Хр., Христов 1986. Част четвърта. с. 3. [7]

⁸ Чл. 106; 107; 159А; 159Б; 216А; 233; 234В; 235, ал. 2; 280 НК [8]

⁹ Някои автори разграничават следните четири вида транспорт: автомобилен, железопътен, воден и въздушен. Недостатък на тази класификация е, че не става ясно каква е принадлежността например на електротранспорта към някоя от така изброените групи - дали е автотранспорт или железопътен. Ето защо тя не може да бъде споделена. Срн. Михайлов, Димитър 1982, XXI том, с. 334 [9].

¹⁰ Предвид бъдещите проекти на страната в областта на газопроводния транспорт следва да се помисли в насока криминализиране на деяния, засягащи безопасното осъществяване и на този вид транспорт. Например Чл. 269 от НК Русия [10] предвижда наказателна отговорност за нарушаване на правилата за безопасност при строителство, ремонт или експлоатация на тръбопроводен транспорт.

¹¹ Имуществените отношения във връзка с превоза на газ са предмет на правна защита в чл. 216 (А) от НК [8], с който през 2004 г. се криминализира неправомерното разрушаване на целостта на съоръжения или обекти от газотранспортната система, с което се създават условия за отклоняване на природен газ и течни горива. Следва да се отбележи и чл. 234 (В), в който се визира неправомерното присъединяване

обаче в официалните статистики чрез понятието „сухопътен транспорт” се визират железопътния, автомобилния и тръбопроводния. Борави се със самостоятелен термин – електротранспорт, който включва тролей, трамвай и метрополитен, но не е легално установен. Тази особеност се проявява в статистическите данни, които държат сметка и да принадлежността на транспортното средство към обществения или частния сектор¹². Водният транспорт (waterway transport) е този, при който преместването на хора и стоки става във водна среда чрез използването на различни плавателни средства: товарни кораби, пътнически кораби, фериботи, влекачи, тласкачи и др. като основното деление тук е на речен и морски транспорт. Като се ползва същия критерии може да се каже, че въздушният транспорт (air transport) се осъществява във въздушна среда посредством въздухоплавателни средства.

Друг критерии за делението на транспорта е според вида на използваното транспортно средство. Така транспортът може да бъде железопътен, автомобилен, автобусен, трамваен (по своята същност е електрическа железница), тролейбусен (прилича на автобусния, но двигателя ползва електричество чрез специална контактна мрежа), тръбен (за течности и газове), корабен, метрополитен (подземна железница) и т.н.

Третият критерии за обособяване на видове транспорт е неговото предназначение, според който критерии транспортът бива: пътнически, товарен, военен. Например в столицата на страната се въвежда понятието „масов градски транспорт”, който включва превоз на пътници с трамваен, тролейбусен, автобусен, метрополитен и друг транспорт [12]. Според териториалните си граници транспортът се подразделя на градски¹³ и извънградски. В зависимост от нуждите на преместването транспорта бива: заводски, който цели задоволяване нуждите на производството и обществен, който е за нуждите на населението. От своя страна обществения транспорт се подразделя на железопътен, воден, автомобилен, въздушен, коларски, и специален¹⁴. Тези критерии не са съобразени в НК, освен в чл. 340, ал. 1, където се говори за „тролейбус, трамвай и други такива, предназначени за масов превоз”.

3. Особенности на транспорта в България в началото на XXI век.

При анализа на транспорта в РБ в началото на XXI век се изхожда от положението, че особеното геополитическото положение на страната я прави кръстопът на три континента. Това води до нарастване ролята на единната транспортна система на РБ за световната икономика и налага и преосмисляне на проблемите за транспортната безопасност¹⁵. От друга страна пък общественоеикономическото състояние на страната обуславя особеностите на транспорта и се отразява на съотношенията между неговите видове. Среща се становище, според което в нашата страна е изградена единна транспортна система като в нейната структура се включват следите видове транспорт: магистрален, комбиниран; железопътен; воден (морски и речен), тръбопроводен, автомобилен, въздушен и космически¹⁶. Това виждане може да бъде споделено след някои уточнения и допълнения. Първо следва да се включи и

към система за пренос на течни горива или неправомерно въздейства върху уредите за търговското им отчитане, с което създава условия за неточно отчитане на потреблението.

¹²Вж. Статистически годишник 2008, с. 343 и сл. [11].

¹³Подробно за състоянието на градския пътнически транспорт вж. Брешков, Иван 2004, с.49 [2].

¹⁴Срн. Бузов, Венеци 1956, с. 8. [6] Не може да се сподели това разбиране по съображение, че тук се смесват два критерия: видове транспортни средства и среда, в която се осъществява придвижването.

¹⁵Вж. Райков, Райко. Георгиев, Николай. Стойков, Димитър. Беров Теодор. Стоянов, Ивайло 2002, с. 18 [5].

¹⁶Вж. Райков, Райко. Георгиев, Николай. Стойков, Димитър. Беров Теодор. Стоянов, Ивайло 2002, с. 17 [5].

метрополитенът като вид транспорт, макар и само в столицата; второ да се спомене и електротранспортът чрез замяна на термина „автомобилен” със „сухопътен”, който включва и електротранспорта; трето понятията комбиниран и магистрален транспорт не са удачни за целите на настоящия анализ. Като критерии при определянето на видове транспорт тук се изхожда от средата, в която се осъществява и съответната терминология, която се ползва от Националния статистически институт при обобщаване на данните за страната.

Според официалните статистики в началото на XXI век за превоз на стоки и хора в РБ се използва автомобилен, железопътен, морски, речен, въздушен, градски електротранспорт и метрополитен. В градовете на страната системата на обществения транспорт е добре развита като в него се включват автобуси, трамваи, тролейбуси, метро (само в столицата) и маршрутни таксите (т.нар. маршрутки). По данни на НСИ основен и най-широко разпространен е автобусният транспорт. За разлика от него тролейбусния транспорт се използва за придвижване в по-ограничен мащаб – само в петнадесет града на страната. Метрополитен и трамваен транспорт с два вида междурелсие има само в столицата. През последните години се наблюдава увеличаване броя на микробусния транспорт, който е развит вече в 23 града. Таксиметров транспорт традиционно съществува в повече 200 населени места в България и повече от 27 000 бр. таксиметрови автомобили. За разлика от европейските страни у нас твърде слабо е развит велосипедния транспорт, поради което все още не е изследван специално.

Като обобщение може да се каже, че основен вид транспорт в РБ е сухопътния и в частност автомобилният¹⁷, тъй като с него се извършва основната част от превозите на товари и пътници (около 85-90 %), а „по произведена транспортна работа той е съизмерим с железопътният транспорт”¹⁸. Този факт намира своето проявление в две направления: 1) проблемите на транспортната безопасност се разискват предимно на плоскостта на автомобилния транспорт¹⁹; 2) броят на регистрираните у нас автомобили непрекъснато нараства²⁰. Това положение е закономерен резултат от наблюдаващата се през последните тринадесет години тенденция към постоянно увеличаващо се ползване на автомобилен транспорт.

II. Транспортна сигурност.

1. Понятие за транспортна сигурност.

Етимология на думата „сигурност”.

От граматическия анализ на термина “транспортна сигурност” следва, че сигурността е състояние без опасност (т. е., при което липсва опасност). Поставя се тогава въпросът кои обществени отношения не трябва да бъдат поставени в опасност, т.е. какво включва кръга от правно защитени интереси. Във връзка с това в нашата и чуждата литература съществуват различни становища, които могат да бъдат обособени в няколко групи.

На първо място транспортната сигурност се определя като състояние на функциониране на транспорта, при което се обезпечават неприкосновеността на живота и здравето на хората и се съхраняват материалните ценности, околната среда,

¹⁷Вж. Михайлов, Димитър 2008, с. 463 [13].

¹⁸ Вж. Пенков, Иван 1997, с. 5. [1]. През 1980 г. дялът на автомобилния транспорт в общия обем на превозите е 90 процента. Михайлов, Димитър 2008, с. 463 [13].

¹⁹В научната литература се анализира основно автомобилният транспорт. Вж [6]; [14]; [15]; [9]; [16] с. 467 и сл.; [17]; [13], с. 463.

²⁰Например в София към февруари 2006 г. броят на регистрираните автомобили е над 800 000, като 500 автомобили се разпределят между 1000 жители. Посочените данни са от Центъра за икономическо развитие, вж. доклад „Подобряване на столичния обществен пътнически транспорт”, достъпен в интернет на адрес: <http://www.ced.bg/publication.php?PublicationID=125> (24.10.2008 г.)

транспортните средства и комуникациите²¹. Други автори считат, че безопасността е състояние на пълна защитеност на участниците в движение от транспортни произшествия и техните последици²². Според трета категория безопасността е комплекс от свойства, които характеризират приспособимостта към движението с минимална вероятност за попадане в пътнотранспортно произшествие²³. И накрая в специализираната техническа литература сигурността се разглежда в широк план, което включва и безвредността на използване на автомобила по отношение на околната среда.

В посочените становища относно съдържанието на транспортната сигурност, всяко едно отчита, че от транспортната дейност зависи запазването на живота и здравето на пътниците и другите участници в движението, целостта на подвижния състав и на други материални ценности. Очевидно е, че чрез движението по пътищата се удовлетворява човешката потребност за преместване в териториален аспект на хора и предмети²⁴. Заедно с тази обществена потребност на гражданите от транспорт възниква и въпросът за защита на правата и свободите на участниците в движението²⁵ – право на живот, право на телесна право неприкосновеност, право на собственост и др. В транспортното законодателство изрично се казва, че целта е „да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства.” (чл. 2 ЗДвП). По сходен начин в областта на въздушния транспорт се определя, че законът урежда „обществените отношения, свързани с гражданското въздухоплаване в Република България и с осигуряването на безопасността и сигурността му.” (чл. 1, ЗГВ) като тук под сигурност се разбира "свойство на въздухоплавателната система да осигурява безпрепятствено провеждане и извършване на полетите, запазвайки живота и здравето на участниците в тях, както и целостта на товарите и на въздухоплавателното средство (§3 от ДР, т. 3 от ЗГВ). Във връзка пък с водния транспорт се казва, че Кодекса за търговското корабоплаване урежда „обществените отношения в Република България, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, аварията на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност” (чл. 1 КТМ).

Транспортно законодателство съдържа правила за сигурност, като много често специализираната администрация издава документи, удостоверяващи тяхното спазване. Например в глава IV от КТМ са регламентирани условията за безопасност на корабоплаването и се въвежда понятието „свидетелство за безопасност”. Като се

²¹ Вж. Уголовное право России, Особенная часть 2007, с. 490 [18].

²² Вж. Лукьянов, В. 2006, с. 25 [19].

²³ Вж. Годоров, Атанас 2003, с. 52 [20].

²⁴ Във връзка с това не може да се сподели разбирането, че „Движението по пътищата от страна на пешеходците представлява дейност, трудов процес. Затова и при него на преден план стоят простите моменти на трудовия процес: целесъобразна дейност или самият труд, предмет на труда и средствата на труда.” Срн. [6], с. 21.

²⁵ Терминът "Участник в движението" е легално дефиниран като е всяко лице, което се намира на пътя и със своето действие или бездействие оказва влияние на движението по пътя. Такива са водачите, пътниците, пешеходците, както и лицата, работещи на пътя (§6, т. 28 от ДР на ЗДвП [21]). Ето защо в изложението той ще бъде използван в този му смисъл.

изхожда от цитираните по-горе законови положения и се съобразят проучванията, направени в специализираната литература, може да се предложи определение на термина „транспортна сигурност“ за целите на настоящето изследване.

2. Определение и видове транспортна сигурност.

Предвид казаното дотук може да се обобщи, че въпреки спецификите на отделните видове транспорт, транспортната сигурност, можем да определим като състояние на защитеност на тези права на участниците в движението (водачите, пътниците, пешеходците, както и лицата, работещи на пътя) от транспортни правонарушения. Така дефинирана транспортната сигурност се характеризира със следните особености: 1) Транспортната сигурност е най-важната характеристика и същевременно цел на транспортната дейност; 2) Сигурността на транспорта не е нормативно дефинирана в нашето законодателство²⁶, макар че този термин се използва в редица нормативни актове²⁷.

Заклучение

Темата за транспортната сигурност е недостатъчно изследвана в нашата литература²⁸. Проучванията дават достатъчно основание транспортната сигурност да се разглежда като състояние на защитеност на участниците в движението от увреждане на техния живот, здраве или имущество, което е основно свойство и цел на транспортната дейност. Тя може да бъде активна или пасивна. Активната сигурност се определя от вероятността за попадане в критична ситуация, докато пасивната сигурност е свързана с намаляване на вредните последици от настъпило вече пътнотранспортно произшествие. Мерките по превенция и тези по реализиране на възникналата отговорност (административно- наказателна и наказателна) целят да охраняват именно тези правотношения по опазване на сигурността при осъществяване на транспортната дейност. От друга страна сигурността може да касае сухопътния транспорт, въздушния или водния транспорт. При това деление се отчита, че спецификите на отделните видове транспорт се отразяват в значителна степен върху правната уредба на сигурността. Това положение е отразено в действащите правни норми, свързани с транспортната сигурност, които са обособени в съответните нормативни актове с оглед вида на осъществявания транспорт.

²⁶ В някои чуждестранни законодателства обаче сигурността е легално определена. Например в руското законодателство - чл. 2 от Закона за безопасността на пътното движение на Руската Федерация 1995 г. [22] определя, че сигурността на пътното движение е състояние на дадения процес, отразяващ степента на защитеност на неговите участници от пътнотранспортни произшествия и техните последици. Законът е достъпен в интернет на адрес: <http://safety-traffic-law.ru/>

²⁷ Например – в чл. 11, ал. 2, чл. 206, от ППЗДвП [23]; чл. 12, ал. 3, т. 15 от Правилник за структурата, дейността и организацията на работа на Национална агенция "Пътна инфраструктура" и на нейната администрация [24]; Наредба № 1 от 26.05.2000 г. за проектиране на пътища, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството [25]; Правилник за функциите и структурата на Държавната железопътна инспекция, издаден от министъра на транспорта [26].

²⁸ За разлика от чужди правни системи, където и се отдава съществено значение. Например През 80 – те и 90 – те години на миналия век в руската правна литература темата за транспортната безопасност е задълбочено изследвана. Вж. например: Лукьянов, В. 1983 [27]; Майоров, В. 1997 [28] и др. Транспортната безопасност (англ.: road traffic safety) е предмет на задълбочено изследване, както в научната литература на отделните страни, така и по линия на Европейския съюз и други организации (например Световната здравна организация).

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Пенков, Иван 1997: Основи на автомобилния транспорт, София, ТУ.
- [2] Брешков, Иван 2004: Състояние и перспективи за развитие на масовия градски пътнически транспорт в България, София.
- [3] Български тълковен речник. Трето издание 1976. София, Наука и изкуство.
- [4] Симеонов, Димитър 1986: Основи на автомобилния транспорт. Русе, ВТУ.
- [5] Райков, Райко, Георгиев, Николай, Стойков, Димитър, Беров, Теодор, Стоянов, Ивайло 2002: Техническа експлоатация и безопасност на транспорта. София, ВТУ „Тодор Каблешков”.
- [6] Бузов, Венеци 1976: Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН.
- [7] Диков, А., Савовски. Ф., Трифонов. Хр., Христов 1986: Материали по наказателно право на НРБ.
- [8] НК, София 2010: Изд. Сиби.
- [9] Михайлов, Димитър 1982: Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. София.
- [10] НК Русия. М. 2009.
- [11] Статистически годишник 2008. Национален статистически институт. Р България.
- [12] Наредба за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична община, приета с Решение № 458 по Протокол № 17 от 24.07.2008 г.
- [13] Михайлов, Димитър 2008: Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела.
- [14] Коцева-Владиминова, Евгения 1998: Криминалистика. Разследване на автотранспортни престъпления. ВСУ, Варна.
- [15] Кунчев, Йонко 1991: Разкриване на престъпни посегателства срещу моторни превозни средства. София, НИКК.
- [16] Михайлов, Димитър 1984: Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. София.
- [17] Филчев, Иван 1984: Престъпления по транспорта. София.
- [18] Уголовное право России, Особенная часть 2007 (под редакцией А.И.Парога). Москва: Эксмо.
- [19] Лукьянов, В. 2006: Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Москва.
- [20] Тодоров, Атанас 2003: Контрол на пътното движение, част 1, София.
- [21] ЗДвП 2006. София.
- [22] Закон за безопасността на пътното движение на Руската Федерация 1995 (№ 196 ФЗ).
- [23] ППЗДвП 2006. София.
- [24] Правилник за структурата, дейността и организацията на работа на Национална агенция "Пътна инфраструктура" и на нейната администрация, приет с ПМС № 219 от 5.09.2008 г., обн., ДВ, бр. 79 от 9.09.2008 г., в сила от 9.09.2008 г.
- [25] Наредба № 1 от 26.05.2000 г. за проектиране на пътища, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството, обн., ДВ, бр. 47 от 9.06.2000 г., в сила от 10.12.2000 г.
- [26] Правилник за функциите и структурата на Държавната железопътна инспекция, издаден от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 67 от 15.08.1997 г., в сила от 15.08.1997 г.
- [27] Лукьянов, В. 1983: Безопасность дорожного движения. Москва.
- [28] Майоров, В. 1997: Дорожное движение и безопасность. Челябинск.