

Дугужев У.М.

соискатель
Краснодарского университета МВД России

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИЗНАКОВ
ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ
ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН**

Аннотация:

Посягательство на безопасность дорожного движения относится к тем преступным посягательствам, ответственность за которые устанавливается во всех странах, что не удивительно, учитывая, что количество единиц автотранспорта с каждым годом становится все больше и больше, а, следовательно, увеличивается и вероятность причинения вреда общественным отношениям, связанным с дорожным движением и эксплуатацией транспортных средств. Вместе с тем в силу исторических особенностей в каждом государстве соответствующий законодатель по своему регулирует различные аспекты этого общественно опасного деяния. В контексте исследуемой проблематики представляется целесообразным сделать сравнительно-правовой анализ конструкции состава преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран.

Ключевые слова:

Уголовное право, правила дорожного движения, преступное нарушение.

Duguzhev U.M.

post-graduate student of
Krasnodar University of Russian Ministry of
Internal Affairs

**REGULATION OF SIGNS OF
CRIMINAL VIOLATIONS OF
TRAFFIC RULES
AND OPERATION OF
VEHICLES
IN CRIMINAL LAW OF
FOREIGN COUNTRIES**

The summary:

Encroachment on road safety is one of those criminal attacks, responsibility for which is established in all countries, not surprisingly, given that the number of units of motor vehicles every year becomes more and more, and, consequently, increases the likelihood of harm social relations, related to traffic and vehicle operation. However, due to history in every state legislator in their respective controls various aspects of this socially dangerous act. In the context of the studied problems it seems appropriate to make a comparative analysis of the legal structure of the criminal violation of traffic rules and vehicle operation in the criminal law of foreign countries.

Keywords:

Criminal law, traffic rules, criminal trespass.

Посягательство на безопасность дорожного движения относится к тем преступным посягательствам, ответственность за которые устанавливается во всех странах, что не удивительно, учитывая, что количество единиц автотранспорта с каждым годом становится все больше и больше, а, следовательно, увеличивается и вероятность причинения вреда общественным отношениям, связанным с дорожным движением и эксплуатацией транспортных средств. Вместе с тем в силу исторических особенностей в каждом государстве соответствующий законодатель по своему регулирует различные аспекты этого общественно опасного деяния. В контексте исследуемой проблематики представляется целесообразным сделать сравнительно-правовой анализ конструкции состава преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в уголовном праве зарубежных стран.

Сначала обратимся к германскому уголовному праву, учитывая достаточно тесное историческое взаимодействие России и Германии и имея в виду, что многие уголовно-правовые концепции в свое время были позаимствованы именно из немецкой правовой мысли, которая в конце XV-XI вв. переживала вершину своего развития. В настоящее время в Германии действует Уголовный кодекс от 15 мая 1871 г. в редакции опубликования от 13 ноября 1998 г. по состоянию на 17 августа 1999 г. [1]

Интересующие нас составы преступлений расположены в разделе двадцать восьмом – «Общеполитические преступные деяния». Как видно, размещение состава рассматриваемого в данном разделе сближает германского и российского законодателя (раздел 1X «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка», Глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта УК РФ»). Это касается и содержания основного преступления в данной сфере - «Нарушение правил безопасности дорожного движения» (§315с УК ФРГ).

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что германский законодатель, в отличие от российского, не пошел по пути установления отсылочной диспозиции, и прямо указывает, какие именно нарушения дорожного движения являются уголовно наказуемыми. Кроме того, в УК ФРГ для квалификации по данной статье уголовного кодекса не требуется наступление особых последствий, то есть имеет место, если использовать терминологию российского уголовного права, усеченный состав преступления, когда преступлением является сам факт нарушения указанных правил. Совершенно очевидно, что в случае наступления последствий, таких, как указанных в ст. 264 УК РФ (причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека, причинение по неосторожности смерти человека), то по германскому законодательству следует квалификация по совокупности преступлений (нарушение правил безопасности дорожного движения и соответствующее преступление против личности).

Таким образом, германский законодатель предпочел установить уголовную ответственность только лишь за создание одной угрозы жизни или здоровью другого человека или чужой вещи, имеющей значительную стоимость, в результате нарушения правил безопасности дорожного движения. В российском законодательстве такого рода нарушение является административным проступком (Глава 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения КоАП РФ»).

Особый интерес представляет сопоставление двух норм - п. «а» ч. 1 §315с УК ФРГ, и самостоятельный состав преступления, закрепленный §316 УК ФРГ, из которого следует, что если водитель находится в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием другого одурманивающего средства, то он подвергается уголовному наказанию не только то за создание угрозы жизни или здоровью другого человека или чужой вещи, имеющей значительную стоимость, но и за сам факт управления транспортным средством в таком состоянии. И наказание достаточно жесткое – оно связано с реальным лишением свободы. В этой связи нельзя не отметить наличие подобной нормы в УК РСФСР и ее исчезновение в УК РФ 1996г. На наш взгляд, российский законодатель в данном случае проявил торопливость, и к этому вопросу мы еще обратимся в последующих параграфах настоящей работы.

Еще одна особенность германских уголовно-правовых норм, регулирующих ответственность за посягательство на безопасность дорожного движения в сравнении в российским уголовным правом состоит в том, что УК ФРГ не акцентирует внимание на нарушениях правил эксплуатации транспортных средств.

Определенный интерес вызывает подход к регулированию рассматриваемых общественно опасных деяний испанского законодателя, учитывая, что испанское уголовное право развивается и отражает современные европейские правовые традиции [2]. Действующий УК Испании был принят в 1995 г. [3]. Интересующие нас составы преступлений расположены в Разделе ХУ11 «О преступлениях против коллективной безопасности, в который включена глава 1У («О преступлениях против безопасности на транспорте»).

Если сравнить структуру разделов и глав особенной части уголовного закона Испании и России, то нельзя не видеть, что она в данном случае почти совпадает. Однако на этом сходства заканчиваются. Дело в том, что в УК Испании, в отличие и от УК РФ, и от УК ФРГ, включено сразу несколько самостоятельных составов преступлений против безопасности дорожного движения.

Эта группа составов начинается со ст. 379:

«Тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл, находясь под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно алкогольных напитков, наказывается арестом на срок от восьми до двенадцати выходных дней или штрафом на сумму от трех до восьми месячных заработных плат и в любом случае лишением права водить автомобиль и мотоцикл соответственно на срок от одного года до четырех лет».

Санкции в УК Испании, как видно, заметно ниже, чем в уголовном законе Германии (и вновь обратим внимание на сам факт включение этих действий именно в уголовный закон). Однако УК Испании, несмотря на более мягкую санкцию за вождение автомобиля в нетрезвом состоянии, содержит другой состав преступления, предусмотренный ст. 380, которого нет ни в УК РФ, ни в УК ФРГ, а именно: «Водитель, который после требования представителя власти откажется подвергнуться законно установленному освидетельствованию для проверки деяний, предусмотренных в предыдущей статье, наказывается как виновный в тяжком неповиновении по статье 556 настоящего Кодекса». В России, как известно, ответственность за такое нарушение предусмотрена не уголовным, а административным законодательством (ст. 12.26 КоАП РФ).

Следующий состав для российского уголовного права выглядит по формулировке диспозиции непривычно: «Тот, кто будет вести автомобиль или мотоцикл с явным безрассудством и поставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей, наказывается тюремным заключением на срок от шести месяцев до двух лет и лишением права водить автомобиль и мото-

цикл на срок от одного года до шести лет». В данном случае, очевидно, под «безрассудством» следует понимать в смысле рискованного баловства, бравады. На наш взгляд, квалифицировать по данной статье УК Испании весьма проблематично, поскольку понимание «безрассудства» без указания конкретных показателей достаточно субъективно.

Далее испанский законодатель формулирует состав преступления против безопасности дорожного движения, указывая в диспозиции вполне конкретные нарушения (ст. 382):

«Наказывается тюремным заключением на срок от шести месяцев до двух лет и штрафом на сумму от трех до восьми месячных заработных плат тот, кто создаст большой риск для уличного движения одним из следующих способов:

1) Нарушит правила безопасности движения, установив на дороге неожиданные препятствия, разлив скользкие или легковоспламеняющиеся вещества, переместив или повредив дорожные знаки или любым другим образом.

2) Не восстановит безопасность дороги в случаях, когда он имел такую обязанность».

Помимо этого, в УК Испании в качестве самостоятельного состава преступного деяния против безопасности на транспорте выделены действия, состоящие из диспозиции ст. 381 УК Испании и совершающиеся «с сознательным пренебрежением к жизни других людей» (ст. 384). В этом случае возможно уголовное наказание в виде тюремного заключения на срок от одного до четырех лет, штрафом на сумму от шести до двенадцати месячных заработных плат и лишением права вождения автомобиля и мотоцикла на срок от шести до десяти лет». Обращает на себя внимание большой срок, на который виновный может быть лишен права вождения автомобиля.

В других государствах уголовно-правовое регулирование характеризуется следующим образом. Согласно Уголовному кодексу Швейцарии составы, предусматривающие уголовную ответственность за посягательство против безопасности движения, входят составной частью в девятом разделе «Преступления и проступки против общественного транспорта», сформулированы в самом общем виде. По сути дела, швейцарский законодатель ограничивается всего одной статьей уголовного закона, а именно ст. 237.

В данном случае понятие «общественный транспорт» включает в себя деятельность транспорта в общественных местах. Обратим внимание на то обстоятельство, что швейцарский законодатель, как и германский, предусматривает уголовную ответственность за сам факт нарушения правил дорожного движения, то есть имеет место усеченный состав преступления. Если же при этом причиняется вред здоровью или гибнет человек, то квалификация осуществляется по совокупности преступлений. Заметим еще, в швейцарском уголовном праве не предусмотрена ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, как это имеет место в российском уголовном законодательстве (ст. 266 УК РФ) и ряде других стран.

Столь необычно краткое по объему регулирование общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения объясняется, по нашему мнению, сложившимися в стране традициями и культурой, в рамках которых на высшем качества дорогах этой альпийской страны совершается относительно немного дорожно-транспортных происшествий с тяжелыми последствиями, а водители в абсолютном большинстве соблюдают установленные правила дорожного движения.

Достаточно близко к российским уголовно-правовым нормам об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств стоят уголовные законы бывших союзных республик СССР, что неудивительно, поскольку все они, как говорится, «вышли» из одной советской уголовно-правовой концепции. При этом заметим, однако, что ряд бывших союзных республик попытались в большей степени воспринять законодательство западноевропейских стран.

Практически «один к одному» с УК России сближен УК Армении [4].

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что армянский законодатель в соответствующих санкциях однозначно не предусматривает возможности лишения виновного права управления транспортным средством. Вместе с тем из формулировки «лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью», очевидно, такая возможность все же следует. Далее, в УК Армении, в отличие от УК РФ, срок наказания в виде ареста меньше (до трех месяцев, тогда как в российском уголовном законе – до шести месяцев). Однако при квалифицированном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, предусматривающем последствия в виде неосторожного причинения смерти двух и более лиц (ч. 3 ст. 264 УК РФ, ч. 3 ст. 242 УК Армении) предельная санкция в армянском уголовном законе заметно выше и составляет наказание в виде лишения свободы на срок от четырех до десяти лет, в то время как в российском уголовном законе – до семи лет.

Помимо этого, армянский законодатель выделяет в качестве самостоятельного преступного деяния передачу транспортного средства лицу, находящемуся в состоянии опьянения или не достигшему шестнадцатилетнего возраста (ст. 243 УК Армении). Правда, это деяние становится преступным только при условии, если вследствие этого наступили последствия, предусмотренные статьями 241 и 242 УК Армении. Такое преступление наказывается штрафом в размере от двухсоткратного до четырехсоткратного размера минимальной заработной платы, либо арестом на срок не свыше одного месяца, либо исправительными работами на срок не свыше одного года, либо лишением свободы на срок не свыше двух лет с лишением права управления транспортным средством на срок не свыше трех лет.

Отметим еще и то обстоятельство, что армянский законодатель не пошел вслед за российским в части декриминализации такого деяния, как оставление места дорожно-транспортного происшествия (в России Федеральным законом «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» от 8 декабря 2003 г. [5] соответствующая статья 266 вообще была исключена из текста уголовного закона). В УК Армении этот состав остался и выглядит он следующим образом: «Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 242 настоящего Кодекса, - наказывается исправительными работами на срок не свыше двух лет, либо арестом на срок не свыше трех месяцев, либо лишением свободы на срок не свыше двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок не свыше трех лет или без такового».

В УК Азербайджана [6] имеется глава двадцать девятая «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств». Ряд состав, которые в ней содержатся, также очень близки к тем, которые сформулированы в УК РФ.

В контексте исследуемой проблематики интерес представляет состав преступления, закрепленный в ст. 263. Так же, как и армянский законодатель, азербайджанский законодатель не стал исключать из уголовного кодекса такой состав преступления против безопасности на транспорте, как оставление места дорожно-транспортного происшествия: «Статья 264. Оставление места дорожно-транспортного происшествия

Оставление места дорожно-транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, предусмотренных статьей 263 настоящего Кодекса, - наказывается ограничением свободы на срок до трех лет либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет».

В диспозиции рассматриваемого преступного состава азербайджанский законодатель включил такой признак, как причинение менее тяжкого вреда здоровью человека. В российском УК такого признака нет. Данное обстоятельство свидетельствует о том, что в УК Азербайджана действия, направленные на нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, оцениваются как более общественно опасные. Это подтверждается и другим обстоятельством. Так, если сравнивать соответствующие санкции, то их анализ показывает, что они также более строгие, чем в российском уголовном законе.

Например, за нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего, по УК РФ может быть назначено как максимум два года лишения свободы, а по УК Азербайджана – до трех лет лишения. В случае наступления тяжких последствий в виде неосторожного причинения смерти двум и более лицам, санкция по УК РФ – до семи лет, по УК Азербайджана – до десяти лет.

В УК Республики Беларусь [7] также немало сходных с российскими норм, регулирующих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта. Соответствующие составы расположены в Главе 28 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Нас интересует прежде всего ст. 317, которой закрепляется основной состав преступления в виде нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что в УК Белоруссии, в отличие от российского уголовного закона, уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта наступает в случае причинения даже менее тяжкого телесного повреждения. При этом санкции за простой и квалифицированные составы соразмерны с российскими. Однако сопоставления этих двух факторов показывает, что данное деяние белорусским законодателем наказывается более строго, чем российским законодателем.

В Уголовном кодексе Республики Казахстан [8] интересующие нас составы преступления включены в главу 12 «Транспортные преступления». Основной состав закреплен в ст. 296.

Нельзя не видеть, что данный состав во многом схож с таким же составом, предусмотренным ст. 264 УК РФ. Вместе с тем имеются различия. Так, казахстанский законодатель счел необходимым привлекать к уголовной ответственности лиц, управляющих транспортным средством, в случае причинения средней тяжести вреда здоровью (в УК РФ, как мы неоднократно отмечали, такая ответственность наступает, как мы неоднократно отмечали, в случае причинения только тяжкого вреда здоровью человека). Кроме того, по особо квалифицирующему составу данного преступления предельная санкция в УК Казахстана более жесткая – до десяти лет лишения свободы, в то время как по УК РФ – до семи лет.

Отметим также и то, что в УК Казахстана включен состав преступления в виде оставления места дорожно-транспортного происшествия» (ст. 297). В отличие от других рассмотренных выше уголовных законов, в УК Казахстана к данному составу предпослано примечание, согласно которому лицо, оставившее место дорожно-транспортного происшествия, освобождается от ответственности по этой статье, если оставило его в связи с оказанием помощи пострадавшим.

В УК Кыргызской Республики [9] нормы, регулирующие рассматриваемый состав преступления, включены в главу 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Интересующий нас состав преступления закреплен в ст. 281. Здесь представляет интерес формулировка объективной стороны.

В отличие от российского, кыргызский законодатель не стал выделять в качестве самостоятельного состава преступления нарушение правил именно дорожного движения и эксплуатации соответствующих транспортных средств, то есть состав сформирован более широко, чем в российском уголовном законе. Далее, в данном составе признак причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего отнесен не к основному, а к квалифицированному составу. Наконец, бросается в глаза резкий контраст по санкциям – в УК Кыргызстана степень наказания намного выше, например, за совершение этого преступления с последствиями, составлявшими гибель нескольких лиц, может быть назначено наказание в виде лишения свободы на срок до 15 лет – это сопоставимо с наказанием за убийство.

В числе преступлений, составы которых включены в главу 12 УК Республики Молдавия [10] («Транспортные преступления»), содержится и деяние в виде нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством (ст. 264).

Проблема регулирования уголовной ответственности за совершение преступления в виде нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта молдавским законодателем, как видно, решается своеобразно. Прежде всего необходимо отметить, что в УК Молдавии объективная сторона рассматриваемого преступления сформулирована с большим количеством признаков, чем в УК РФ. В частности, преступным является не только причинение вреда здоровью как последствия данного деяния, но и имущественного ущерба в крупных размерах. Степень вреда здоровью определена как средняя (в УК РФ – тяжкий вред здоровью). Кроме того, квалифицирующим признаком для этого состояния является состояние опьянения – такого признака нет в рассмотренных выше уголовных законах стран СНГ. Максимальная санкция по ст. 264 УК Молдавии – 15 лет лишения свободы, что также представляет собой максимальный предел из всех рассмотренных выше.

В УК Республики Таджикистан [11] подход законодателя близок к варианту, который занимает некое срединное положение из рассмотренных выше (ст. 212). С УК РФ таджикский уголовный закон сход по структуре простого и квалифицированных составов, включая наименование самого деяния – «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (в других УК речь идет о нарушении правил безопасности движения и (или) эксплуатации транспортных). С уголовными законами других стран – наличием признака объективной стороны в виде причинения крупного ущерба, а также максимальной санкцией, составляющей наказание в виде лишения свободы на срок до десяти лет.

В заметной большей степени отличен от российского уголовного законодательства УК Эстонии [12]. Здесь интересующий нас состав преступления расположен в главе 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности» (ст. 204).

Здесь наблюдается сочетание подходов законодателей стран СНГ и тех западноевропейских государств, о которых шла речь в начале данного параграфа. Вместе с тем есть и своеобразие, которое заключается в том, что объективная сторона основного состава рассматриваемого преступления включает в себя не только причинение вреда здоровью, но и причинение смерти потерпевшему; соответственно и санкция – до пяти лет лишения свободы. Кроме того, в конструкции состава преступления имеется признак в виде состояния опьянения.

В УК Республики Узбекистан [13] текст соответствующей статьи заметно отличается от российского УК. Кроме того, узбекский законодатель предусматривает уголовную ответственность за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотических средств, психотропных или других веществ, влияющих на интеллектуально-волевую деятельность, совершенный лицом, ответственным за эксплуатацию такого транспортного средства, повлекший тяжкое телесное повреждение либо смерть человека. Санкция - штраф до пятидесяти минимальных размеров заработной платы или исправительные работы до трех лет либо лишение свободы до трех лет с лишением определенного права. В целом узбекский законодатель, сохраняя конструкцию состава данного преступления, присущую странам СНГ, вместе с тем использует терминологию, которая чаще встречается в уголовных законах развитых государств.

В завершении обратимся к форме выражения состава рассматриваемого преступного посягательства в Уголовный кодекс Украины [14] (ст. 186).

Как видно, украинский законодатель наиболее лапидарен из всех рассмотренных подходов к уголовно-правовому регулированию рассматриваемого состава преступления.

Изложенное позволяет констатировать, что состав преступного деяния, именуемый в российском уголовном праве как «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» в той или иной форме включается во все уголовные законы, что свидетельствует об его объективной общественной опасности. Вместе с тем объем и характер уголовно-правового регулирования объективной стороны преступления, квалифицирующих признаков, мера ответственности за совершение этого преступления достаточно различны. Подход российского законодателя в наибольшей степени схож с законодательством стран СНГ. В уголовных законах большинства государств состав преступления сконструирован более широко, и речь идет о нарушении не только правил дорожного движения (как в УК РФ), а правил безопасности движения в целом. В большинстве случаев санкции за данное преступление более строгие, чем в России. В некоторых государствах состояние опьянения является квалифицирующим признаком, а передача управления транспортом лицу в состоянии опьянения или несовершеннолетнему лицу выделяется в самостоятельный состав преступления. Представляется, что российский законодатель целесообразно использовать опыт других государств по меньшей мере в части двух последних указанных признаков.

Ссылки:

1. Уголовный кодекс ФРГ. М.: Зерцало-М, 2001.
2. Российская юридическая энциклопедия / Гл. редактор А.Я. Сухарев. М.: Ин-фра-М, 1999. С. 393.
3. Уголовный кодекс Испании. М.: Зерцало, 1998.
4. Уголовный кодекс Республики Армения. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002.
5. Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» от 8 декабря 2003 г. // Российская газета. 2003. 16 декабря.
6. Уголовный кодекс Азербайджанской республики. СПб.: Юридический центр Пресс, 2001.
7. Уголовный кодекс Республики Беларусь. СПб.: Юридический центр Пресс, 2001.
8. Уголовный кодекс Республики Казахстан. СПб.: Юридический центр Пресс, 2001.
9. Уголовный кодекс Кыргызской республики. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002.
10. Уголовный кодекс Республики Молдова. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003.
11. Уголовный кодекс Таджикистана. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002.
12. Уголовный кодекс Эстонской Республики. СПб.: Юридический центр Пресс, 2001.
13. Уголовный кодекс Республики Узбекистан. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003.
14. Уголовный кодекс Украины // Интернет сайт «Право Украины». 2006.

References (transliterated):

1. Ugolovniy kodeks FRG. M.: Zertsalo-M, 2001.
2. Rossiyskaya yuridicheskaya entsiklopediya / Chief editor A.Y. Sukharev. M.: In-fra-M, 1999. P. 393.
3. Ugolovniy kodeks Ispanii. M.: Zertsalo, 1998.
4. Ugolovniy kodeks Respubliki Armenii. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2002.
5. Federal'niy zakon «O vnesenii izmeneniy i dopolneniy v Ugolovniy kodeks Rossiyskoy Federatsii» ot 8 dekabrya 2003 g. // Rossiyskaya gazeta. 2003. December 16.
6. Ugolovniy kodeks Azerbaydzhanskoy respublik. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2001.
7. Ugolovniy kodeks Respubliki Berarus'. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2001.
8. Ugolovniy kodeks Respubliki Kazakhstan. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2001.
9. Ugolovniy kodeks Kyrgyzskoy respublik. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2002.
10. Ugolovniy kodeks Respubliki Moldova. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2003.
11. Ugolovniy kodeks Tadjhikistana. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2002.
12. Ugolovniy kodeks Estonskoy Respubliki. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2001.
13. Ugolovniy kodeks Respubliki Uzbekistan. SPb.: Yuridicheskiy tsentr Press, 2003.
14. Ugolovniy kodeks Ukrainy // Internet sayt «Pravo Ukrainy». 2006.