

УДК 343.618:343.85

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЯХ

Мидловец М. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В работе исследуются нормы уголовного законодательства зарубежных стран о дорожно-транспортных преступлениях, определяющих порядок наступления уголовной ответственности, степень вины, вид и размер санкций за их совершение. Автором проводится сравнительный анализ норм уголовных кодексов Республик Беларуси, Латвии, Германии, Эстонии, Уголовные кодексы Болгарии, Испании, Украины, Франции, Швейцарии. Были выявлены положительные условия и целесообразность их внедрения в УК РФ в части установления уголовной ответственности за допуск к управлению транспортных средств лиц, не имеющих на это право, а также за причинение вреда здоровью человека средней тяжести и имущественного вреда. Особо отмечается актуальность установления и законодательного закрепления повышенной уголовной ответственности за совершение дорожно-транспортного преступления, предметом которого выступает общественный пассажирский транспорт. Предлагается применение таких видов наказания за совершение дорожно-транспортных преступлений, как лишение права управления транспортным средством, штраф, общественно-полезные работы на благо общества. Положительным является выделение смягчающих обстоятельств за деятельное оказание помощи с целью минимизировать общественно-опасные последствия виновным.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления, наказание, штраф, лишение права управления транспортным средством, общественно-полезные работы, возмещение причиненного вреда.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач любого государства как составной части обеспечения общественной безопасности. Кроме того, проблема дорожного движения относится к глобальным проблемам человечества, а потому ей уделяется большое внимание на международном уровне. Это также связано с тем, что ни одно государство не может существовать самостоятельно, без международных отношений, поддержание которых во многом зависит и от транспортной инфраструктуры, международных грузовых и пассажирских перевозок, а также передвижения на личном транспорте. А потому необходимы единообразность в урегулировании дорожного движения, унифицированные правила безопасного дорожного движения.

Для единообразного соблюдения правил дорожного движения странами заключаются двусторонние и многосторонние договора по различным вопросам в данной сфере. Все эти международные договоры разрабатываются, принимаются и подписываются под эгидой Организации Объединенных Наций и созданной в ней Европейской экономической комиссии.

На современном этапе существуют и действуют, а также признаются большинством стран мира такие международные документы в области урегулирования дорожного движения:

– Конвенция о дорожном движении 1968 года (вступила в юридическую силу в России 21 мая 1977 года) [1];

– Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (6 июня 1978 года) [2];

– Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1971 года (3 августа 1979 года);

– Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1973 года (25 апреля 1985 года);

– Резолюции ООН по вопросам повышения безопасности дорожного движения.

И хотя некоторые исследователи проблем обеспечения дорожно-транспортной безопасности указывают, что эти международно-правовые акты были приняты давно и возникла необходимость в разработке новых, мы не согласны с этим, так как работа по усовершенствованию и развитию единых правил безопасного дорожного движения с учетом возникающих потребностей реальности ведется постоянно, в указанные конвенции, протоколы и соглашения вносятся изменения и дополнения. Бесспорно, утверждение Е. А. Войтенкова о том, что «интересы всех стран мог бы примирить только единый документ, содержащий в себе единые правила» [4, с. 57], но ввиду того, что не все страны ратифицировали данные нормативные акты (хотя и применяют их положения), правила дорожного движения в разных странах имеют свои отличия, а также различные меры административной и уголовной ответственности за их нарушение.

Также данные международные нормативные акты определяют общие правила дорожного движения, а также требования к государствам об установлении и законодательном закреплении ответственности за их нарушение. Все это приводит к тому, что в разных странах по-разному определяются как сами противоправные действия в сфере дорожного движения, так и наказание за их совершение.

Безусловно, личный исторический опыт развития любого явления, обусловленный менталитетом народа и его традициями, культурой, имеет особо важное значение. Но нельзя и категорически глупо отрицать положительное значение международного опыта предупреждения и профилактики преступности, которое выражается в мерах правового воздействия на сознание людей путем установления определенных видов наказания и их степени, квалификации таких противоправных действий.

Как нами уже было отмечено, зарубежный опыт регламентирования уголовной ответственности за автотранспортные преступления в разных государствах имеет свои отличия. При исследовании законодательства ряда европейских стран и Соединенных Штатов Америки Полякова Е. А. разделяет их 3 группы [9, с. 144–145]:

– государства, в которых уголовное законодательство прямо предусматривает уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления, где объектом посягательства выступает безопасность движения и эксплуатации транспорта. К таким законам относятся: Уголовный кодекс Испании 1995 года, Уголовный кодекс Болгарии 1968 года, Уголовный кодекс Латвии 1998 года. Мы

также можем отнести к ним Уголовный кодекс Украины 2001 года, Уголовный кодекс Республики Беларусь 1999 года.

Так, Уголовный кодекс Испании 1995 года предусматривает такие виды дорожно-транспортных преступлений: ст. 379 – управление транспортным средством под влиянием токсических, наркотических или психотропных веществ, а равно и алкогольных напитков; ст. 380 – отказ от требования представителя власти подвергнуться законно установленному освидетельствованию; ст. 381 – управление автомобилем или мотоциклом с явным безрассудством и ставит в конкретную опасность жизнь или здоровье людей; в ст. 382 раскрывается общий состав нарушения правил дорожного движения, а в ст. 383, 384 перечисляются дополнительные виды наказания в случае совершения квалифицированных составов указанных преступлений [10].

Уголовный кодекс Болгарии детально раскрывает различные виды правонарушений, совершаемых на транспорте. Так, в ст. 342 устанавливается общий состав нарушения безопасности транспортного движения, а в ст. 342 отдельно указывается нарушение правил безопасности водителем общественного транспорта, предназначенного для массовой перевозки людей. Данное положение имеет особое значение, так как дорожно-транспортные преступления, совершаемые на общественном транспорте, зачастую влекут наибольшее количество жертв в лице пассажиров. Также не только водитель должен привлекаться к ответственности за дорожно-транспортное происшествие на таком виде дорожного транспорта, но и иные лица, нарушившие свои обязанности: лицо, допустившее к управлению общественным транспортом такого водителя, который не отвечает медицинским требованиям по состоянию здоровья к его управлению (состояние алкогольного управления, состояние переутомления и пр.), а также лица, допустившие к эксплуатации такое транспортное средство, которое не отвечает требованиям технической безопасности.

Что касается общественно опасных последствий, то здесь не ведется разграничение на степень тяжести вреда здоровью человека, а также уголовная ответственность наступает и за причинение имущественного вреда. В ст. 343б, 343в практически полностью отражается норма ст. 264.1 УК РФ. Но примечательным и положительным является факт установления особых смягчающих обстоятельств для виновного лица, который пытался всеми силами минимизировать причиненный вред и помочь потерпевшему. Это особо важно с учетом достаточно жестоких мер наказания (лишение свободы от одного года и вплоть до пожизненного заключения). Более того, УК Болгарии также предусматривает уголовную ответственность за посягательство на целостность или законность установки дорожных, информационных знаков (ст. 344), а также знаков отличия на специальные машины (ст. 345), порчу номерных знаков (ст. 345а) [11].

В Уголовном кодексе Латвийской Республики уголовная ответственность за дорожно-транспортные преступления расположена в главе 21 «Преступные деяния против безопасности движения». Здесь закреплены общий состав нарушения правил дорожного движения с последствиями, характеризующими квалифицированные составы – от телесных повреждений легкой степени и до смерти; общий состав выпуска технически неисправного транспортного средства в эксплуатацию (ст. 263). Отдельно выделяется управление транспортным средством в состоянии

алкогольного, наркотического, одурманивающего и иного опьянения (ст. 262), а также допуск таких лиц к управлению транспортным средством (ст. 264). Как и в Болгарии, предусмотрена уголовная ответственность за подделку номерных регистрационных знаков (ст. 265). Отдельно следует обратить внимание на то, что здесь законодатель в ст. 261 раскрывает понятие транспортного средства, хоть по смыслу имеется в виду «механическое транспортное средство», предназначенное для эксплуатации по дорогам, – «все виды автомобилей, и иные самоходные машины, трамваи, троллейбусы, мотоциклы и иные механические транспортные средства, перемещающиеся с помощью собственного источника энергии, за исключением транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания, рабочий объем которого менее 50 кубических сантиметров» [12].

Уголовный кодекс Республики Беларусь практически идентичен УК РФ, что объясняется общностью культуры, истории развития и менталитета народа, а также тем, что большинство уголовных кодексов стран постсоветского пространства повторяют положения ранее существовавшего законодательства с небольшими особенностями. Так, ст. 317, 317.1, 318 и 321 УК РБ отражают соответственно положения ст. 264, 264.1, 266 и 268 УК РФ с той лишь разницей, что общий состав нарушения правил безопасности дорожного движения имеет место уже при причинении вреда здоровью человека средней тяжести. Отдельно стоит выделить установление уголовной ответственности, наравне с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, за допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии такого опьянения [13]. Линкевич А. Е. отмечает, что из всех действующих на территории постсоветского пространства этот кодекс «отличается особой оригинальностью, новизной и прогрессивностью. Его нормы и институты тесно взаимосвязаны с международным правом» [8, с. 159]. Но, по нашему мнению, его следует дополнить отдельными положениями, предусмотренными в УК Болгарии и УК Латвийской Республики.

Уголовный кодекс Украины меньше внимания уделяет дорожно-транспортным преступлениям, закрепляя лишь само нарушение правил дорожного движения с его квалифицированными составами (ст. 286) – выпуск в эксплуатацию технически неисправных средств и нарушение норм строительства дорог (ст. 287, 288), а также подделка регистрационных знаков (ст. 290). Здесь законодатель вообще исключает уголовную ответственность пешеходов, пассажиров, возлагая всю вину на лицо, управляющее транспортным средством, а преступление имеет место быть уже по факту причинения вреда средней тяжести здоровью человека [7].

– другие государства, устанавливая уголовную ответственность за причинение смерти или тяжких телесных повреждений человеку, не рассматривают безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта в качестве объекта посягательства (охраны). К таким можно отнести Уголовный кодекс Эстонской Республики, который предусматривает лишь одну статью об уголовной ответственности за автотранспортные преступления – ст. 204, в которой выделяются такие признаки, как «нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств лицом, управляющим механическим транспортным средством», наступление общественно опасных последствий в виде смерти или причинения особо тяжкого и тяжкого телесного вреда, и квалифицирующие признаки – смерть двух или более лиц; управление в состоянии

алкогольного или иного одурманивающего опьянения. При этом данная норма содержится в главе 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности» [14].

– третья группа государств вообще не различают уголовную ответственность непосредственно за автотранспортные преступления. Здесь уголовная ответственность за причинение вреда смерти или здоровью человека квалифицируется по иным статьям, относящимся к посягательствам на жизнь и здоровье человека, а механическое транспортное средство выступает в качестве орудия преступления.

Таким образом уголовная ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления наступает в Федеративной Республике Германия, во Франции, в Швейцарии, Японии и Китайской Народной Республике.

Так, в Уголовном кодексе Республики Германия в разделе 28 «Общепасные наказуемые деяния» в § 315с и 316 содержатся положения, определяющие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. При этом законодатель здесь не указывает на общественно опасные последствия, то есть совершенное автотранспортное преступление дополнительно следует квалифицировать по соответствующим статьям, охраняющим жизнь и здоровье людей. С другой стороны, примечательно, что здесь законодатель попытался раскрыть объективную сторону, ограничив тем самым действия, подпадающие под признаки автотранспортного преступления [15].

Уголовный кодекс Швейцарии содержит раздел 9 «Преступления и проступки против общественного транспорта», где содержится ст. 237 – посягательство на работу общественного транспорта, в том числе уличного. Но нормы, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение безопасности функционирования транспорта участниками дорожного движения, нет. Данные деяния квалифицируются по ст. 117 и ст. 125 – причинение смерти и телесных повреждений по неосторожности [16].

Таким же образом разрешается данный вопрос и в УК Франции (ст. 221-6 Отдела П. - О неумышленных посягательствах на жизнь). Но здесь законодатель особо уделяет внимание отсутствию умысла и причинам, побудившим виновного к такому поведению – «в результате оплошности, неосторожности, невнимания, небрежности или неисполнения обязанности по безопасности или предосторожности». При этом особо следует отметить степень наказания – до 5 лет заключения и 500 000 франков штрафа. Кроме того, ст. 221-8 предусмотрены дополнительные меры наказания: «п. 3. Лишение водительских прав сроком не более пяти лет, причем такое лишение прав может быть ограничено вождением вне рамок профессиональной деятельности; п. 4. Аннулирование водительских прав с запрещением ходатайствовать о выдаче новых прав в течение не более пяти лет» [17].

Как отмечает Е. А. Полтава, возможно это связано со «специфичностью правосознания в этих странах, которое выражается в максимальной, абсолютной защите жизни и здоровья как внешнего социального блага, несмотря на средства и механизмы причинения любого вреда этому охраняемому благу» [9, с. 146]. Возможно, такая позиция верховенства и приоритета защиты личности, ее жизни и

здоровья, прав и свобод в большей мере отвечает международным стандартам в области обеспечения незыблемости естественных и неотчуждаемых прав и свобод человека и гражданина, нежели постсоветское уголовное законодательство России, требующее четкого и детального описания характера уголовно-правовых отношений. С другой стороны, по нашему мнению, именно такое установление уголовной ответственности и учет причин и условий конкретного вида преступности позволит выработать более эффективную профилактику ее предупреждения с учетом использования всех возможных мероприятий различного характера.

Рассматривая уголовное законодательство зарубежных стран по вопросам урегулирования и закрепления уголовной ответственности за автотранспортные преступления, следует отметить мнение Епифанова Ю. А., что «там, где жестче Правила дорожного движения и серьезнее наказание за их нарушение, показатели аварийности и травматизма ниже». Автор указывает, что наименьшая аварийность и травматизм на дороге отмечается в Великобритании, а в последнее время наметилось снижение уровня дорожно-транспортной преступности в Беларуси и странах Балтии [6, с. 153].

Еще одним положительным моментом зарубежного уголовного законодательства о дорожно-транспортных преступлениях является применение различного рода наказаний, не ограниченных лишением свободы и штрафом. Так, различают лишение водительских прав на определенный период и конфискацию транспортного средства, привлечение к выполнению общественно-полезных работ. Ранее последний вид наказания активно применялся в СССР, но в последнее время он не назначается. Хотя, посягая на транспортную безопасность как составляющую общественной безопасности, такой вид наказания вполне логичен, когда лицо, виновное в таком преступлении, искупляет свою вину на пользу общества.

Таким образом, анализ уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях зарубежных стран свидетельствует о наличии определенных положительных моментов, которые могут быть включены в действующий УК РФ.

Список литературы

1. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изменениями и дополнениями). Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 апреля 1974 г. N 5938-VIII с. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М., 1979 г., вып. XXXIII. С. 385.
2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изменениями и дополнениями). Ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 29 апреля 1974 г. N 5939-VIII с. [Электронный ресурс] // URL: Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru/2540647/#ixzz4tOrFcznB>. (дата обращения 4.10.2017).
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. № 25. ст. 2954.
4. Войтенков Е. А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в.: Дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2006. – 180 с.
5. Епифанов Ю. А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения // Бизнес в законе. 2011. – № 1. – С. 152–154.
6. Коробеев А. И. Транспортные преступления / Коробеев А. И. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2003. – 406 с.

7. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року N 2341-III. Відомості Верховної Ради України, 2001, № 25-26, ст.131.
8. Линкевич А. Е. Правовое регулирование борьбы с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств по законодательству стран СНГ // Вектор науки ТГУ. – 2011. – № 4. – С. 158–162.
9. Полтава Е. А. Опыт предупреждения автотранспортной преступности в странах Европейского Союза и в США // Современное право. – № 3. – 2015. – С. 144–149.
10. Уголовный кодекс Испании. // Перевод на рус. Кузнецова Н. Ф. – М.: Зерцало, – 1998. – 218 с.
11. Уголовный кодекс Республики Болгария: Принят Пятым Народным собранием на шестой сессии, четвертом заседании, состоявшемся 15 марта 1968 года. [Электронный ресурс]. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1245689&subID=100109090,100109258,100109293#text>. (дата обращения 3.09.2017).
12. Уголовный кодекс Латвийской Республики: Принят 8 июля 1998 года; Введен в действие с 1 апреля 1999 года. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243424&subID=100106935,100106943,100106959,100107061>. (дата обращения 6.09.2017).
13. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-3. Принят Палатой представителей 2 июня 1999 года. Одобрен Советом Республики 24 июня 1999 года. URL: <http://xn----ctbcgfviccvibf9bq8k.xn--90ais/>.
14. Уголовный кодекс Эстонской Республики от 7 мая 1992 года (RT I, 2001, 73, 452). // Введен в действие Законом Эстонской Республики от 7 мая 1992 года «О введении в действие новой редакции Уголовного кодекса Эстонской ССР - Уголовного кодекса» // Ведомости ЭР, 1992, 20, 287 и 288.
15. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. – М., 2001. – С. 127, 133.
16. Уголовный кодекс Швейцарии/ науч. ред. А. В. Серебренниковой. – СПб., 2002. – С. 162.
17. Уголовный кодекс Франции / науч.ред. Л. В. Головки, Н. Е. Крыловой. – СПб., 2002. – С. 174–175.

Midlovets M. V. Comparative Analysis Of The Legislation Of Foreign Countries On Road Transport Crimes // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 1. – P. 133–140.

The article examines the norms of the criminal legislation of foreign countries on road and transport crimes that determine the procedure for the onset of criminal responsibility, the degree of guilt, the type and the amount of sanctions for their commission. The author compares the norms of the criminal codes of the Republics of Belarus, Latvia, Germany, Estonia, the Criminal Codes of Bulgaria, Spain, Ukraine, France, Switzerland. It was revealed positive conditions and expediency in the part of establishing criminal liability for admission to the management of vehicles of persons who do not have the right to do so, as well as for causing harm to human health of moderate severity and property damage, of their introduction in the Criminal Code of the Russian Federation. Particular mention is made of the relevance of the establishment and legislative enactment of increased criminal liability for the commission of a road and transport crime, the subject of which is public passenger transport. It was suggested the use of such types of punishment for the commission of road and transport crimes, as the deprivation of the right to drive a vehicle, a fine, socially useful works for the benefit of society. Positive is the allocation of mitigating circumstances for active assistance in order to minimize the socially dangerous consequences of the perpetrators.

Keywords: road and transport crimes, punishment, fine, deprivation of the right to drive a vehicle, public works, compensation for the harm caused.

Spisok literatury

1. Konventsiya o dorozhnom dvizhenii (Vena. 8 noyabrya 1968 g.) (s izmeneniyami i dopolneniyami). Ratifitsirovana Ukazom Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR ot 29 aprelya 1974 g. N 5938-VIII s. // Sbornike deystvuyushchikh dogovorov. soglasheniy i konventsiy. zaklyuchennykh s inostrannymi gosudarstvami. M., 1979 g., vyp. XXXIII. s. 385.
2. Konventsiya o dorozhnykh znakakh i signalakh (Vena. 8 noyabrya 1968 g.) (s izmeneniyami i dopolneniyami). Ratifitsirovana Ukazom Prezidiuma VS SSSR ot 29 aprelya 1974 g. N 5939-VIII s. [Elektronnyy resurs] // Rezhim dostupa: Sistema GARANT: <http://base.garant.ru/2540647/#ixzz4tOrFcznB>
3. Ugolovnyy kodeks Rossiyskoy Federatsii ot 13 iyunya 1996 g. N 63-FZ. // Sobraniye zakonodatelstva Rossiyskoy Federatsii ot 17 iyunya 1996 g. N 25 st. 2954.

4. Voytenkov E. A. Organizatsionno-pravovyye osnovy deyatelnosti MVD SSSR po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya vo vtoroy polovine 60-kh - seredine 80-kh gg. XX v.: Diss. ... kand. yurid. nauk: 12.00.01. – Moskva. 2006. – 180 s.
5. Epifanov Yu. A. Zarubezhnyy opyt organizatsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // *Biznes v zakone*. 2011. – №1. – S.152–154.
6. Korobeyev A.I. Transportnyye prestupleniya / Korobeyev A.I. – S.-Pb.: Yurid. tsentr Press. 2003. – 406 s.
7. Kriminalniy kodeks Ukraïni vid 5 kvitnya 2001 roku N 2341-III. Vidomosti Verkhovnoi Radi Ukraïni. 2001. N 25-26. st.131.
8. Linkevich A. E. Pravovoye regulirovaniye borby s narusheniyem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv po zakonodatelstvu stran SNG // *Vektor nauki TGU*. 2011. №4. S.158-162.
9. Poltava E. A. Opyt preduprezhdeniya avtotransportnoy prestupnosti v stranakh Evropeyskogo Soyuza i v SShA // *Sovremennoye pravo*. – № 3. – 2015. – S. 144 – 149.
10. Ugolovnyy kodeks Ispanii // *Perevod na rus. Kuznetsova N.F.* – Izdatelstvo «Zertsalo». – M. – 1998. – 218 s.
11. Ugolovnyy kodeks Respubliki Bolgariya: Prinyat Pyatym Narodnym sobraniyem na shestoy sessii. chetvertom zasedanii. sostoyavshemsya 15 marta 1968 goda. [Elektronnyy resurs] // *Rezhim dostupa: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1245689&subID=100109090.100109258.100109293#text>*
12. Ugolovnyy kodeks Latviyskoy Respubliki: Prinyat 8 iyulya 1998 goda; Vveden v deystviye s 1 aprelya 1999 goda. [Elektronnyy resurs] // *Rezhim dostupa: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243424&subID=100106935.100106943.100106959.100107061>*
13. Ugolovnyy kodeks Respubliki Belarus ot 9 iyulya 1999 g. № 275-Z. Prinyat Palatoy predstaviteley 2 iyunya 1999 goda. Odobren Sovetom Respubliki 24 iyunya 1999 goda. [Elektronnyy resurs] // *Rezhim dostupa: <http://xn----ctbcgfvicvibf9bq8k.xn--90ais/>*
14. Ugolovnyy kodeks Estonskoy Respubliki ot 7 maya 1992 goda (RT I. 2001. 73. 452). // *Vveden v deystviye Zakonom Estonskoy Respubliki ot 7 maya 1992 goda "O vvedenii v deystviye novoy redaktsii Ugolovnogo kodeksa Estonskoy SSR - Ugolovnogo kodeksa". // Vedomosti ER. 1992. 20. 287 i 288.*
15. Ugolovnyy kodeks Federativnoy Respubliki Germaniya. – M.. 2001. S. 127. 133.
16. Ugolovnyy kodeks Shveysarii/ nauch. red. A. V. Serebrennikovoy. – SPb.. 2002. S. 162.
17. Ugolovnyy kodeks Frantsii / nauch.red. L. V. Golovko. N. E. Krylovoy. – SPb.. 2002. S. 174–175.