

УДК 343.21

Функциональные особенности уголовного закона в контексте обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Сирохин Антон Игоревич

Старший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин,
Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации,
664074, Российская Федерация, Иркутск, ул. Лермонтова, 110;
e-mail: anton.irk@mail.ru

Аннотация

Необходимость обеспечивать безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств правовыми средствами возникла в середине XX века. Актуальность данного вопроса в современном мире только возрастает, что связано с усовершенствованием транспортных средств, возрастанием их скоростных характеристик и количественным увеличением. Удовлетворение этой потребности обеспечивается системой организационных мер и правовых средств, где уголовному законодательству отведена вполне определенная роль.

В статье предпринята попытка проанализировать проблемы уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с позиции функциональных особенностей уголовного законодательства во взаимосвязи с его ролью в системе государственно-правового регулирования дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Автором обосновывается, что непринятие во внимание собственных функциональных особенностей уголовного законодательства при выборе его роли в системе государственно-правового регулирования дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также проблемы в осуществлении его функций непременно скажутся на состоянии правовой охраны этой сферы общественных отношений.

Для цитирования в научных исследованиях

Сирохин А.И. Функциональные особенности уголовного закона в контексте обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Вопросы российского и международного права. 2018. Том 8. № 2А. С. 124-133.

Ключевые слова

Функции уголовного закона; охранительная функция; безопасность дорожного движения; дорожно-транспортная преступность; транспортная преступность; развитие уголовного законодательства.

Введение

Объективная потребность в правовой охране безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств возникла в России в середине XX века и существует до сих пор. Удовлетворение этой потребности обеспечивается системой организационных мер и правовых средств, где уголовному законодательству отведена вполне определенная роль, которая должна учитывать его функции как специфичного инструмента социального контроля. Непринятие во внимание собственных функциональных особенностей уголовного законодательства при выборе его роли в системе государственно-правового регулирования дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также проблемы в осуществлении его функций непременно скажутся на состоянии правовой охраны этой сферы общественных отношений. Современное состояние дорожно-транспортной преступности и наблюдаемые тенденции в ее развитии позволяют не без оснований предположить дисфункциональность уголовного закона.

Следовательно, для изучения проблем уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств необходимо определиться с перечнем функций уголовного закона, их содержанием и ожидаемыми результатами их осуществления.

Обеспечение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: особенности уголовного преследования

Согласно подходу, получившему наибольшее распространение в специальной и учебной литературе, уголовный закон имеет две функции: охранительную и предупредительную (превентивную)[Здравомыслова, 2009]. Эти функции в тексте УК РФ обозначены через его задачи: охрана общественных отношений, которые перечислены в диспозиции этой нормы, а также предупреждение преступлений. Отдельного вопроса заслуживает вопрос о регулятивных свойствах уголовного права [Разгильдиев, 1993].

Подход, рассматривающий отдельно охранительную и превентивную функции, предполагает дифференцированное рассмотрение различных свойств уголовного закона: способности защитить (охранять) общественные отношения в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств от нарушений с одной стороны, и способности предупреждать совершение новых преступлений в этой сфере человеческой деятельности – с другой стороны.

Нельзя, однако, не заместить явных связей между этими двумя свойствами уголовного закона: они не просто взаимодействуют, но имеют единую природу. По этой причине представляется более приемлемой позиция В.Д. Филимонова, рассматривающего охранительную функцию уголовного права (в системе права) как основную и единственную, а предупреждение совершения новых преступлений – как производную подфункцию либо как параметр результата правовой охраны [Филимонов, 2003].

Именно охранительная функция и ее результат в виде предупреждения новых преступлений являются главной чертой уголовного закона в системе государственно-правовых средств обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Н.А. Лопашенко, в связи с этим предлагает охранительную функцию именовать охранительно-предупредительной, подчеркивая соответствующую специфику уголовно-правовой охраны [Лопашенко, 2004].

Такой подход позволяет сделать ряд важных умозаключений.

Во-первых, охранительная функция осуществляется не только в случае применения уголовного закона (когда объекту уголовно-правовой охраны уже причинен вред или он был поставлен под угрозу причинения вреда), но вообще в случае его действия: уже тогда, когда индивиды знают об установленных запретах, о мерах ответственности за их нарушение и воздерживаются от воспроизводства запрещенных моделей поведения.

Во-вторых, охранительная функция уголовного закона на выходе должна давать социальный результат [Лопашенко, 2004], соответствующий задачам уголовного законодательства, которые опредмечивают и конституируют цель всей системы социального контроля. Здесь и надежная охрана общественных отношений, и превентивное воздействие на отдельных индивидов и на общество в целом. Количественное выражение этого результата – сокращение количества совершаемых преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а качественное – уменьшение тяжести общественно опасных последствий.

В-третьих, соотнесение такого понимания охранительной функции уголовного права с теорией субъективного вменения, а также принципами криминализации позволяет утверждать, что обозначенный социальный результат должен выражаться в сокращении случаев воспроизводства моделей легкомысленного и небрежного правонарушающего поведения участников дорожного движения с выбраковыванием, соответствующих им стереотипных социально-психологических установок [Антонов, 2001].

В таком случае, сравнение фактических результатов действия (в том числе применения) норм уголовного закона с поставленными перед ним задачами должно являться основанием методики исследования современного состояния охранительной функции уголовного закона, в нашем случае – в сфере охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Поскольку уголовный закон является компонентом системы социального контроля, постольку было бы методологически неверно рассматривать результаты его действия без учета общих целей этой системы. Соответственно, надежная уголовно-правовая охрана не должна препятствовать функционированию и развитию транспорта.

Нельзя, однако, обойти вниманием и вопрос о регулятивном воздействии уголовного права на общественные отношения. До настоящего времени в юридической литературе нет единой точки зрения относительно существования такой его функции [Лопашенко, 2004]. Однако, как справедливо отмечает А.Э. Жалинский, отрицать очевидное нельзя – уголовное право не только охраняет определенные общественные отношения или подкрепляет правила поведения, установленные в других отраслях права, но обладает собственным регулятивным потенциалом и может существенно корректировать положения, установленные, например, гражданским законодательством [Жалинский, 2009].

С другой стороны, авторы, утверждающие о наличии регулятивной функции уголовного права, нередко вкладывают различное содержание в смысл последней и по-разному описывают связи с охранительной функцией.

Целесообразно остановиться на нескольких общих положениях, связанных с пониманием регулятивных свойств уголовного права.

Во-первых, реально наблюдаемый феномен управления обществом, когда за счет установленных запретов государство вытесняет из социальной практики определенные модели поведения (названные преступными) и вынуждает придерживаться других моделей поведения (непреступных) есть результат охранительной функции. А.В. Наумов, хотя и называет такую

способность уголовного права регулятивной функцией, отмечает: «В уголовном праве регулятивная функция есть проявление его охранительной функции, форма и способ ее осуществления» [Наумов, 2006].

Во-вторых, материальное уголовное право является основным регулятором общественных отношений, возникающих в связи с совершением преступления, ведь именно в уголовном законодательстве (так называемой легальной части отрасли права) установлены формы реакции государства на преступление и объективно противоправные общественно опасные деяния, основания, условия и пределы уголовной ответственности, правила действия уголовного закона в пространстве, времени, по кругу лиц, основные начала и специальные правила назначения наказания и нек. др. Именно такое содержание в категорию «регулятивная функция» уголовного права вкладывают Л.Д. Гаухман [Гаухман, 2009], А.И. Коробеев [11].

Вместе с тем, для поиска проблем уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта основное внимание необходимо уделить охранительной функции, в том числе ее регулятивным и превентивным свойствам.

Эти свойства охранительной функции уголовного права обусловлены регулирующей способностью юридической ответственности и принципам осуществления социального контроля [Основания уголовно-правового запрета...2002]. Они базируются, в свою очередь, на категоризации деяний: сначала устанавливается модель должного поведения (соблюдение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), а затем определяются модели отклонений (различные правонарушения с разными конструкциями: с последствиями и без таковых).

Отрицательные отклонения от нормы (т.е. правонарушения) также категоризируются – распределяются между собой по степени общественной вредности. Полученная шкала правонарушений конституируется методом установления мер юридической ответственности.

Так получается межотраслевая модель правовой охраны: гражданское право (восстановительные процедуры и незначительные нарушения) – административное право (более серьезные правонарушения) – уголовное право (нарушения, признаваемые наиболее опасными). Внутри каждой отрасли (подсистемы) также устанавливается своя шкала дифференциации правонарушений (по их опасности) и, соответственно, проводится дифференциация мер юридической ответственности.

В итоге уже самими запретами государство адресуется обществу свои представления о том, насколько та или иная модель поведения отклоняется от нормы. Соответственно, чем более опасным считается правонарушение, тем более суровые меры ответственности предусмотрены для нарушителя и тем весомее аргумент в пользу воздержания от подобного поведения.

В действительности, градация степеней отклонения и установление четких критериев их различия есть лишь законодательное усмотрение и практически не отражает социальную действительность. Примером могут служить результаты историко-правового анализа уголовного законодательства об ответственности за нарушение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта: представления о степени общественной опасности таковых, межотраслевые границы охранительных правовых норм и принятые правила дифференциации ответственности в уголовном законе регулярно изменялись в зависимости от уголовно-политических соображений того или иного периода [Сирохин, 2015].

Вместе с тем необходимо сказать, что установление параметров должно-дозволенного поведения (т.е. нормы), равно как и определение отклонений от нее должно быть криминологически обоснованным. Такой процесс должен протекать с учетом ценностей общества на данном этапе развития, его потребностей в тех или иных моделях поведения.

Иными словами, право является эффективным инструментом управления лишь тогда, когда отражает объективные закономерности общественного развития и поддерживается большей частью представителей тех социальных групп, которым оно адресовано [Основания уголовно-правового запрета..., 1982].

В идеале, при правильном определении рамок правовых норм (регулятивных и охранительных) должно-дозволенное поведение с допустимыми его вариациями и несущественными отклонениями является самым массовым. Негативных же девиаций, встречающих отрицательную оценку и охранительную реакцию государства, должно становиться меньше.

Важной особенностью является то, что достижение цели в вопросах управления поведением человека посредством установления охранительных норм и репрессивной реакции государства будет возможно тогда, когда система ценностей, которую поддерживает государство и соответствующая шкала оценок совпадают с индивидуальными социально-психологическими установками граждан, находят свое отражение в общественном сознании и поддерживается большинством данного общества.

В том случае, когда государством вводится запрет на сложившиеся в обществе способы удовлетворения базовых и одобряемых потребностей, цель правового регулирования не достигается и запреты воспринимаются несправедливыми и необоснованными. Это следствие того, что запрет не согласуется с объективными закономерностями жизнедеятельности общества, изменить которые отдельно взятые индивиды или социальные группы не в силах. В подобной ситуации законодательство себя дискредитирует [Антонов, 2000].

Поэтому криминологически необоснованные запреты наряду с неоптимальным набором мер принуждения в их санкциях формируют отрицательное отношение к самому праву и к правоприменителям, а значит, ведут к формированию правового нигилизма.

В таких условиях среди правомерного преобладает маргинальное поведение, а правопорядок может поддерживаться только при тотальном контроле. Последствия, к которым приводят нарушения запретов, рассматриваются как случайность или неизбежность даже в контексте нормальной жизнедеятельности, т.е. в концепции «повезет – не повезет».

При этом правонарушающее поведение становится распространенным и расценивается в обществе как должно-дозволенное, наблюдается эффект, противоположный установленным запретам.

И наоборот – правильное определение границ дозволенного и запрещенного, ориентация санкций на восстановление и исправление, соразмерность наказания для тех, чье отклоняющееся поведение заслуживает отрицательной оценки согласно представлениям большинства индивидов, убеждает в справедливости репрессивной реакции государства.

Эти положения полностью согласуются с задачами уголовного закона и целями уголовного наказания, а управление поведением людей путем выбраковывания тех моделей поведения, которые запрещены и соответствующих им социально-психологических установок полностью соответствуют содержательной идее механизма уголовно-правового регулирования.

Теперь через все, сказанное выше, преломим анализируемые нами нормы об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (далее по тексту также – «ПДДиЭТС»).

Во-первых, наблюдаемое большое количество нарушений Правил дорожного движения и высокий уровень аварийности с устойчивой положительной динамикой позволяют констатировать массовое иррациональное поведение участников дорожного движения.

Уже в конце XIX – начале XX века Ф. Лист описывал подобные состояния, называя их признаками социально-патологического явления. По его мнению, преступления всегда были,

есть и будут в любом обществе. Идея их устранения является утопией. Но в том случае, когда они получают массовость и приобретают угрожающую тенденцию – преступность становится патологическим явлением [Антонов, 2004]. Он же утверждал о необходимости в таком случае обращать внимание не на индивидуальные факторы преступления, а на общественные факторы и работу по реформированию нездоровых общественных отношений [Лист, 2001].

В настоящее время в криминологии эти положения считаются аксиоматичными и положены в основание парадигмы социально-правового контроля (противодействия [Криминология..., 2006]) преступности [Босхолов, 1999].

В таких ситуациях становится очевидным, что существующие запреты не в силах уже управлять ситуацией, а создание дополнительных запретов или усиление санкций в старых статьях Уголовного закона не решит проблему.

Правонарушающее поведение участников дорожного движения является массовым, что свидетельствует о некорректном установлении запрета и определении границ дозволенного поведения.

Распространенное в обществе в сложившихся условиях поведение оказалось в сфере запрета, а границы слишком сдвинуты в сторону идеала.

Другой вывод, не противоречащий предыдущему, а, скорее, вытекающий из него – существуют объективные процессы, на которые индивиды не могут влиять самостоятельно и в рамках сложившихся общественных отношений они обладают весьма ограниченной свободой воли, отчего вынуждены придерживаться запрещенных моделей поведения.

На это обстоятельство указывают и органы ГИБДД: значительная доля лобовых столкновений происходит в тех местах, где выезд на встречную полосу движения не запрещен.

Следующий вывод, подытоживающий два предыдущих – запрещенные государством модели поведения в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств поддерживаются большинством индивидов, а правовые установления, в том числе и запреты, отрицаются; значительно распространен правовой нигилизм.

При такой ситуации правонарушающее поведение участников дорожного движения считается вполне допустимым и даже неизбежным. Соответственно, органам, карающим за такие нарушения, присваивается стереотип хищника, а остальным участникам дорожного движения – жертвы. При этом каждый занимается своим делом и воспринимает действия противоположной стороны как неизбежную необходимость.

Сложившийся феномен не понаслышке знают большинство автомобилистов: водители встречных потоков предупреждают друг друга световыми сигналами (переключением дальнего и ближнего света фар либо их включением/выключением) о наличии на маршруте наряда ГИБДД, выявляющего нарушителей ПДДиЭТС, тем самым помогая избежать правонарушителям ответственности и сохранить потенциальную опасность для дорожного движения.

В частности, в ходе опроса водителей в г. Иркутске 84,68% (210 человек) ответили, что подобные сигналы есть предупреждение о нахождении поста ГИБДД на пути следования. Оставшиеся варианты ответов касались предупреждения о некоей опасности вообще, знаков приветствия, просьбе уступить дорогу. 5 водителей (2,02%) не ответили на этот вопрос, еще один со стажем вождения 1 год ответил, что не знает значения таких сигналов.

Интересен и другой факт: 208 респондентов (83,87%) ответили, что сообщают о наличии поста ГИБДД встречному потоку. Следовательно, подобное поведение значительно распространено в среде водителей, а смысл таких сигналов знают практически все.

Это еще раз подтверждает наше предположение, что нарушения правил дорожного движения в массе воспринимаются как допустимое поведение, а распространенные факты

«откупа» нарушителей Правил дорожного движения от штрафов и иных санкций путем уплаты денег непосредственно инспекторскому составу ГИБДД, лишь усугубляют ситуацию. Соответственно, ГИБДД не отождествляется с безопасностью дорожного движения и защитником законопослушных водителей.

Сложившиеся отношения в сфере дорожного движения привели к тому, что подавляющее большинство отечественных водителей имеет на своем счету ни один факт нарушения правил дорожного движения: о таком опыте заявили 232 респондента (93,55%); 118 водителей сообщили, что осознанно управляли транспортным средством с такими неисправностями, когда его эксплуатация запрещена (47,58% опрошенных).

Примечательно, что более половины респондентов (51,6% опрошенных) сообщили, что нарушали ПДДиЭТС недавно: 88 – в месяц проведения опроса, еще 40 водителей – в месяц, предшествовавший опросу. Лишь 72 респондента (31,03%) совершили правонарушение год назад или еще раньше.

Проведенные опросы водителей автотранспорта позволили обнаружить достаточную распространенность убеждения, что, соблюдая правила дорожного движения, в настоящее время по российским дорогам нельзя нормально передвигаться (не нарушишь – не проедешь), а правомерное поведение не оберегает водителя ни от попадания в ДТП, ни от пристального внимания со стороны сотрудников ГИБДД. На это прямо указали 15,32% респондентов (38 человек).

Таким образом, имеется достаточно свидетельств, подтверждающих, что ведущие детерминанты анализируемого явления оказались за рамками правового воздействия, а уголовно-правовые нормы, охраняющие нормальные общественные отношения в сфере дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не выполняют возложенных на них задач [Кравцов, Сирохин, 2011].

Основная причина неэффективности состоит в криминологической необусловленности установленных запретов – они не в полной мере соответствуют социальной действительности и закономерностями общественного развития. Кроме того, при построении системы режимов правового регулирования безопасности дорожного движения нарушены правила градации отклоняющегося поведения на степени – неверно выбран признак в основании дифференциации. Этим отчасти вызвано наличие элементов объективного вменения и низкий превентивный потенциал самих уголовно-правовых запретов.

Поведение, запрещенное ст. 264 УК РФ и смежными статьями КоАП, в обществе считается допустимым. Как следствие, нарушения ПДДиЭТС являются массовым иррациональным поведением участников дорожного движения, а наступление общественно опасных последствий воспринимается как случайность.

Заключение

В результате анализируемые уголовно-правовые нормы не только не выполняют свои задачи в системе социального контроля, но и ведут к их отрицанию со стороны участников дорожного движения, формируя правовой нигилизм.

Библиография

1. Уголовное право. Российской Федерации. Общая часть. Учебник/ Под ред. Б.В. Здравомыслова. – М., 1999. С.12; Уголовное право. Общая часть/ Под ред. А.И. Рарога. – М., 1997.

2. Разгильдиев Б.Т. Задачи уголовного права Российской Федерации и их реализация / Б.Т. Разгильдиев. – Саратов, 1993.
3. Филимонов В.Д. Охранительная функция уголовного права / В.Д. Филимонов. – СПб.: Издательство «Юридический центр-Пресс», 2003.
4. Лопашенко, Н.А. Основы уголовно-правового воздействия: уголовное право, уголовный закон, уголовно-правовая политика / Н.А. Лопашенко. – СПб.: Изд-во «Юридический центр-Пресс», 2004. С.72
5. Антонов А.Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.08/ А.Д. Антонов. – М., 2001.
6. Жалинский, А.Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ / А.Э. Жалинский. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2009.
7. Наумов А.В. Предмет и методы уголовно-правового регулирования // Уголовное право России. Общая часть. Учебник / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.В. Лунеева, А.В. Наумова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрист, 2006.
8. Уголовное право: Часть Общая. Часть Особенная/ под ред. Л.Д. Гаухмана, Л.Д. Колодкина, С.В. Максимова. – М., 1999. С.9
9. Уголовное право Российской Федерации: В 2 т.т. Т.1: Общая часть/ под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай. – М., 2002.
10. Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / отв. ред. В.Н. Кудрявцев, А.М. Яковлев. – М.: Наука, 1982.
11. Сирохин А.И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период / А.И. Сирохин // Транспортное право. 2015. № 3. С. 6-11.
12. Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / отв. ред. В.Н. Кудрявцев, А.М. Яковлев. – М.: Наука, 1982. С. 146 – 148
13. Антонов, А.Д. Указ. Соч. С.24-25; Яковлев, А.М. Процесс криминализации и объективные социальные нормы / А.М. Яковлев, Д.А. Ли // Право и политика. 2000. №8. С.52 – 58
14. Лист Ф. Задачи уголовной политики. Преступление как социально-патологическое явление / Сост. И предисл. В.С. Овчинского. – М.: Инфра-М, 2004. С. 94
15. Лист, Ф. Указ. Соч. – С. 93; См. также: Антонов, А.Д. Теоретические основы криминализации и декриминализации: Дис... канд. юрид. наук: 12.00.08 / А.Д. Антонов. – М., 2001.
16. Криминология: Новые подходы к преступлению и преступности: Криминогенные законы и криминологическое законодательство. Противодействие преступности в изменяющемся мире: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. – СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2006. С. 246
17. Босхолов С.С. Основы уголовной политики: Конституционный, криминологический, уголовно-правовой и информационный аспекты / С.С. Босхолов. – М.: Учебно-консультационный центр «ЮрИнфоР», 1999.
18. Кравцов А.Ю., Сирохин А.И. и др. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / А.Ю.Кравцов, А.И. Сирохин, Р.В. Скоморохов, В.Н. Шиханов; под ред. д-ра юрид. наук, проф. В.В. Лунеева. – СПб.: Издательство «Юридический центр-Пресс», 2011. – 474 с.

Functional features of the criminal law in the context of road safety and vehicle operation

Anton I. Sirokhin

Senior lecturer of the Chair of civil law disciplines,
East-Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,
664074, 110 Lermontova st., Irkutsk, Russian Federation;
e-mail: anton.irk@mail.ru

Abstract

The need to ensure the safety of traffic and operation of vehicles, legal provisions emerged in the mid-twentieth century. The relevance of this issue in the modern world has only increased, due

to the improvement of vehicles, increasing their speed characteristics and quantitative increase. This need is met by a system of organizational measures and legal means, where criminal legislation has a well-defined role to play.

The article attempts to analyze the problems of criminal law protection of road safety and vehicle operation from the perspective of the functional features of the criminal law in connection with its role in the system of state legal regulation of road traffic and vehicle operation.

The author substantiates that the failure to take into account its own functional features of the criminal law when choosing its role in the system of state-legal regulation of road traffic and vehicle operation, as well as problems in the implementation of its functions will certainly affect the state of legal protection of this sphere of public relations.

For citation

Sirokhin A.I. (2018) Funkcional'nye osobennosti ugolovnogo zakona v kontekste obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija i jekspluatacii transportnyh sredstv [Functional features of the criminal law in the context of road safety and vehicle operation]. *Voprosy rossijskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 8 (2A), pp. 124-133.

Keywords

Functions of the criminal law; the protective function; traffic safety; road and transport crime; transport crime; development of the criminal legislation.

References

1. *Ugolovnoe pravo*. Rossijskoj Federacii. Obshhaja chast'. Uchebnik/ Pod red. B.V. Zdravomyslova. – M., 1999. S.12; *Ugolovnoe pravo*. Obshhaja chast'/ Pod red. A.I. Raroga. – M., 1997.
2. Razgil'diev B.T. *Zadachi ugolovnogo prava Rossijskoj Federacii i ih realizacija* [Tasks of the criminal law of the Russian Federation and their implementation]/ B.T. Razgil'diev. – Saratov, 1993. S.27
3. Filimonov V.D. *Ohranitel'naja funkcija ugolovnogo prava* [The protective function of criminal law]/ V.D. Filimonov. – SPb.: Izdatel'stvo «Juridicheskij centr-Press», 2003.
4. Lopashenko, N.A. *Osnovy ugolovno-pravovogo vozdejstviya: ugolovnoe pravo, ugolovnyj zakon, ugolovno-pravovaja politika* [Fundamentals of criminal law impact: criminal law, criminal law, criminal policy]/ N.A. Lopashenko. – SPb.: Izd-vo «Juridicheskij centr-Press», 2004. p.72
5. Antonov A.D. *Teoreticheskie osnovy kriminalizacii i dekriminalizacii*: Dis... kand. jurid. nauk: 12.00.08 / A.D. Antonov. – M., 2001.
6. Zhalinskij, A.Je. *Ugolovnoe pravo v ozhidanii peremen: teoretiko-instrumental'nyj analiz* / A.Je. Zhalinskij. – 2–e izd., pererab. i dop. – M.: Prospekt, 2009.
7. Naumov A.V. *Predmet i metody ugolovno-pravovogo regulirovanija* // *Ugolovnoe pravo Rossii*. Obshhaja chast'. Uchebnik / pod red. V.N. Kudrjavceva, V.V. Luneva, A.V. Naumova. – 2–e izd., pererab. i dop. – M.: Jurist#, 2006.
8. *Ugolovnoe pravo: Chast' Obshhaja. Chast' Osobennaja*/ pod red. L.D. Gauhmana, L.D. Kolodkina, S.V. Maksimova. – M., 1999. S.9
9. *Ugolovnoe pravo Rossijskoj Federacii: V 2 t.t. T.1: Obshhaja chast'*/ pod red. L.V. Inogamovoj-Hegaj. – M., 2002.
10. *Osnovaniya ugolovno-pravovogo zapreta: kriminalizacija i dekriminalizacija* [Grounds for criminal prohibition: criminalization and decriminalization]/ otv. red. V.N. Kudrjavcev, A.M. Jakovlev. – M.: Nauka, 1982.
11. Sirohin A.I. *Stanovlenie juridicheskikh konstrukcij norm ob ugolovnoj otvetstvennosti za narushenie pravil dorozhnogo dvizhenija i jekspluatacii transportnyh sredstv v sovetskij period* [Formation of legal constructions of norms on criminal liability for violation of traffic rules and vehicle operation in the Soviet period]/A.I. Sirohin // *Transportnoe pravo*. 2015. № 3. p. 6-11.
12. *Osnovaniya ugolovno-pravovogo zapreta: kriminalizacija i dekriminalizacija* [Grounds for the criminal-legal prohibition: criminalization and decriminalization]/ otv. red. V.N. Kudrjavcev, A.M. Jakovlev. – M.: Nauka, 1982. S. 146-148.

13. Antonov, A.D. Ukaz. Soch. S.24-25; Jakovlev, A.M. *Process kriminalizacii i ob#ektivnye social'nye normy* [The process of criminalization and objective social norms]/ A.M. Jakovlev, D.A. Li // *Pravo i politika*. 2000. №8. S. 52-58.
14. List F. *Zadachi ugovnoy politiki. Prestuplenie kak social'no-patologicheskoe javlenie* [The objectives of criminal policy. Crime as a socio-pathological phenomenon]/ Sost. I predisl. V.S. Ovchinskogo. – M.: Infra-M, 2004. S. 94.
15. Antonov, A.D. *Teoreticheskie osnovy kriminalizacii i dekriminalizacii* [he theoretical basis of criminalization and decriminalization]: Dis... kand. jurid. nauk: 12.00.08 / A.D. Antonov. – M., 2001.
16. Kriminologija: Novye podhody k prestupleniju i prestupnosti: Kriminogennye zakony i kriminologicheskoe zakonodatel'stvo. Protivodejstvie prestupnosti v izmenjajushhemsja mire [*Criminology: New approaches to crime and crime: Criminogenic laws and criminological legislation. Counteraction of crime in a changing world*]: Uchebnik. 2-e izd., pererab. i dop. – SPb.: Izd-vo «Juridicheskij centr Press», 2006. p. 246
17. Bosholov S.S. *Osnovy ugovnoy politiki: Konstitucionnyj, kriminologicheskij, ugovno-pravovoj i informacionnyj aspekty* [Fundamentals of criminal policy: Constitutional, criminological, criminal law and information aspects] / S.S. Bosholov. – M.: Uchebno-konsul'tacionnyj centr «JurInfoR», 1999.
18. Kravcov A.Ju., Sirohin A.I. *Dorozhno-transportnaja prestupnost': zakonomernosti, prichiny, social'nyj kontrol'* [Road traffic criminality: patterns, causes, social control]/ A.Ju.Kravcov, A.I. Sirohin, R.V. Skomorohov, V.N. Shihanov; pod red. d-ra jurid. nauk, prof. V.V. Luneeva. – SPb.: Izdatel'stvo «Juridicheskij centr-Press», 2011. – 474 p.