

## **ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ**

---

УДК 343.271

**Мартыненко Наталия Эдуардовна,**  
доктор юридических наук, профессор,  
Академия управления МВД России

**Титушкина Елена Юрьевна,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Академия управления МВД России,

### **Уголовная политика России в сфере обеспечения соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

**Аннотация.** В статье рассматривается уголовная политика государства по отношению к преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и делается вывод о том, что по мере роста числа дорожно-транспортных преступлений государство ужесточает ответственность за их совершение. Особенно это касается транспортных преступлений, совершаемых в состоянии опьянения. Охранять транспортную безопасность уголовно-правовыми средствами невозможно без использования других средств — административных, гражданских, дисциплинарных и т.д.

**Ключевые слова:** уголовная ответственность; транспортная безопасность; категории преступлений; нарушение правил безопасности дорожного движения.

**Nataliya Ed. Martynenko,**  
Doctor of Law, professor,  
Academy of Management of the MIA of Russia

**Elena Yu. Titushkina,**  
Candidate of law, associate professor,  
Academy of Management of the MIA of Russia,

### **Criminal policy of Russia in the field of compliance with traffic rules and vehicle operation**

**Abstract.** The current paper has considered the criminal policy of the country in relation to crimes in the field of road safety and concluded that since

the number of road traffic crimes increases, the country tightens responsibility for their commission. This is especially true of transport crimes committed while intoxicated. It is impossible to protect transport security by criminal legal means without the use of other mean, such as administrative, civil, disciplinary, etc.

**Keywords:** criminal liability; transport security; categories of crimes; violation of traffic rules.

---

Уголовная политика России, несмотря на большое количество ее определений [4; 5], представляет собой деятельность государства, направленную на борьбу с преступностью. Одним из направлений этой деятельности является борьба с преступлениями, совершаемыми в сфере дорожного движения.

Транспортные преступления не являются теми преступлениями, о которых можно сказать, что они известны еще со времен «Русской Правды», хотя, по крайней мере, гужевого транспорт существовал и тогда. Транспорт, каким бы он не был, во все времена облегчал жизнь людей, делал ее более «комфортной».

Если в 1920-е гг. внимание населения привлекала заметка в газете «Станок»: «Вчера на площади Свердлова попал под лошадь извозчика № 8974 гр. О. Бендер. Пострадавший отделался легким испугом», то спустя век во всех средствах массовой информации была опубликована совсем другая «заметка»: «2 ноября в центре Москвы автомобиль такси смяло между автобусом и грузовиком, у которого отказали тормоза. В результате ДТП погибло два человека: таксист и его пассажирка, только севшая в автомобиль» [<https://msk1.ru/text/incidents/2022/11/03/71789423/>].

С течением времени транспорт, сделавший комфортной жизни миллионов людей, превратился в источник, который стал угрожать в том числе тем, кто им пользуется. Государство, с одной стороны, развивает транспортную инфраструктуру, а с другой — принимает меры, направленные на охрану личности, общества и государства от «транспортных угроз».

Когда транспорт стал угрожать жизни людей, появились правила дорожного движения и, как следствие, ответственность за их нарушение. Первые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР были утверждены приказом МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25. В те времена частный автопарк СССР насчитывал около 450 тыс. единиц [Народное хозяйство СССР: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете Министров СССР. — Москва : Госстандарт, 1961].

Впервые уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта или городского электротранспорта была установлена в УК РСФСР (1960 г.). Статья 211 УК РСФСР состояла из двух частей. Часть 1 предусматривала ответственность

за нарушение работником автотранспорта или городского электротранспорта правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повлекшее причинение потерпевшему менее тяжкого или легкого телесного повреждения либо причинившее существенный материальный ущерб (лишение свободы на срок до двух лет, или исправительными работами на срок до одного года с лишением права управлять транспортными средствами на срок до двух лет или без такового, или штрафом до 100 руб.). Часть 2 предусматривала ответственность за те же действия, повлекшие смерть потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения (лишение свободы на срок до десяти лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет или без такового).

На всем протяжении действия УК РСФСР в ст. 211 шесть раз вносились изменения и дополнения (в 1968, 1982, 1985, 1992, 1992, 1994 гг.). В последней редакции (1994 г.) ст. 211 УК РСФСР состояла уже из трех частей. Вред, причиненный здоровью потерпевшего, был разделен. Часть 1 предусматривала ответственность за причинение потерпевшему менее тяжкого вреда здоровью, часть 2 — смерть потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения, часть 3 — гибель нескольких лиц. Максимальное наказание по ч. 3 — до 15 лет лишения свободы.

Уголовная политика СССР была направлена на ужесточение уголовной репрессии по отношению к лицам, совершающим дорожно-транспортные преступления путем увеличения санкций за преступления и введения новых отягчающих обстоятельств. Однако нельзя не согласиться с тем, что «жестокость наказаний за совершение ДТП проблему безопасности дорожного движения в бывшем СССР не решила» [1, стр. 53].

Уголовный кодекс Российской Федерации (далее — УК РФ), в отличие от ранее действовавшего, содержит самостоятельную гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», что свидетельствует о повышении внимания государства к обеспечению транспортной безопасности из-за постоянно увеличивающегося потока транспортных средств и той опасности, которую этот поток несет.

Особенностью преступлений, содержащихся в гл. 27 УК РФ, является то, что они, прежде всего, регламентируют деяния, связанные с нарушением функционирования источников повышенной опасности, и, как следствие, эти деяния причиняют материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан.

В первоначальной редакции (1996 г.) ст. 264 УК РФ носила название «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Статья состояла из трех частей. В части 1 предусмотрена ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. Основной состав преступления был отнесен

к категории преступлений небольшой тяжести и предусматривал наказание в виде ограничения свободы на срок до пяти лет, либо арест на срок от трех до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового. Часть 2 предусматривала ответственность за то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека. Преступление было отнесено к категории средней тяжести и наказывалось лишением свободы до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет. Часть 3 статьи предусматривала ответственность за то же деяние, причинившее смерть по неосторожности двум и более лицам. Данное преступление относилось к категории тяжкого преступления и наказывалось лишением свободы от четырех до десяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Применение дополнительного наказания в случае совершения преступления, предусмотренного ч. 2 и 3 ст. 264 УК РФ, было обязательным.

По сравнению с УК РСФСР (1960 г.) в УК РФ законодатель снизил ответственность за наиболее тяжкое отягчающее обстоятельство (гибель двух и более лет) на пять лет лишения свободы (с 15 до 10 лет). И это вполне понятно, так как при подготовке УК РФ последовательно проводились принципы демократизации и гуманизации [3, стр. 5].

Следующий процесс гуманизации относится к 2001 г. [Федеральный закон от 9 марта 2001 г. № 25-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации»], когда были изменены категории преступлений (ст. 15 УК РФ) и все тяжкие неосторожные преступления, в том числе преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, были переведены в категорию средней тяжести, что давало возможность прекращать уголовное преследование (ст. 75, 76 УК РФ). Этим же Законом изменялся вид режима отбывания лишения свободы. Все лица, осужденные за неосторожные преступления, отбывали наказание в колониях-поселениях (п. «а» ч. 1 ст. 58 УК РФ).

В 2009 г. была смягчена санкция ч. 1 ст. 264 с пяти до трех лет лишения свободы [Федеральный закон от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с введением в действие положений Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации в виде ограничения свободы»]. В 2003 г. в ч. 1 ст. 264 УК РФ был исключен нижний предел лишения свободы. Вместо трех лет стало возможным назначать наказание от двух месяцев лишения свободы [Федеральный закон от 7 марта 2011 г. № 26-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации»].

Однако увеличение количества транспортных средств и, как следствие, количества дорожно-транспортных происшествий, появление новых видов транспорта «вынуждает» государство принимать меры, направленные на минимизацию угрозы, которые эти транспортных средства способны причинить интересам личности, общества и государства. Так, если к 1990 г. в СССР было 21 млн автотранспортных средств (кроме РСФСР в СССР входило еще 14 союзных республик) [Народное хозяйство СССР. Справочник 1972—1990], то к 2022 г. в России зарегистрировано 64 041 029 млн транспортных средств. По годам, наличие в России транспортных средств распределилось следующим образом: в 2012 г. — 45 384 162, в 2013 г. — 48 131 613, в 2014 г. — 50 500 186; в 2015 г. — 51 355 386, в 2016 г. — 52 337 486, в 2017 г. — 54 216 214, в 2018 г. — 54 779 626, в 2019 г. — 55 838 224, в 2020 — 56 673 511, 2021 г. — 57 812 037 [<https://www.fedstat.ru/indicator/36228>]

Количество погибших в автомобильных авариях за этот же период времени указано в табл. 1 [<https://www.fedstat.ru/indicator/36228>].

Таблица 1

**Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях,  
в 2012—2021 гг.**

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
27 991	27 025	26 963	23 114	20 308	19 088	18 214	16 981	15 788	14 874

За десять лет в дорожно-транспортных происшествиях погибло 210 346. Это равняется численности населения городов Сергиев Посад и Звенигород вместе взятых. При этом за эти же десять лет 2 205 307 человек были ранены в дорожно-транспортных происшествиях.

Безусловно, государство не могло не среагировать на складывающуюся ситуацию, в том числе путем внесения изменений в УК РФ. Поэтому за прошедший с момента принятия УК РФ период времени гл. 27 УК РФ претерпела существенные изменения. Из данной главы было исключено два преступления — ст. 265 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» [См.: Постановление Конституционного Суда РФ «По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А. А. Шевякова»] и ст. 269 «Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов». Причем исключенная из УК РФ в 2003 г. ст. 265 [Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ] была возвращена почти через 20 лет в УК РФ, но теперь в качестве отягчающего обстоятельства (п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4, п. «б» ч. 6).

За время действия УК РФ в гл. 27 было включено пять новых статей — ст. 263.1. 264.1. 264.2, 264.3, 267.1.

Из всех преступлений, расположенных в гл. 27 УК РФ, чаще всего регистрируются лишь два — это преступления, предусмотренные ст. 264 и 264.1 УК РФ (табл. 2) [Состояние преступности в России. Форма 491. Раздел 13. ГИАЦ МВД России. 2021].

Таблица 2

**Количество зарегистрированных преступлений,  
предусмотренных ст. 264, 264.1 УК РФ**

Статья УК РФ	2007	2011	2017	2018	2019	2020	2021
Статья 264	47 967	27 302	21 007	20 144	19 618	1862	18 217
Статья 264.1			81 171	73 106	68 035	68 438	66 327

Приведенные статистические данные позволяют отметить, что за последние 15 лет наметилась устойчивая тенденция к снижению данного вида преступлений. Для уяснения особенностей рассматриваемого вида преступлений интерес представляет криминологическая характеристика личности неосторожного преступника, совершающего рассматриваемое преступление. Особенности личности преступника должны учитываться при формировании и особенно при реализации уголовной политики, поскольку необходимо понимать специфику целевой аудитории реализуемых мер, особенно в таком направлении реализации, как предупреждение преступлений.

Учитывая общую тенденцию, не удивительно, что и количество установленных лиц, совершивших преступление, снижается. Так, в 2022 г. было установлено 16 453 лица, что на 4% меньше, чем в предыдущем году. Учитывая, что управлять автотранспортным средством могут далеко не все граждане, большой интерес представляет распределение правонарушителей по возрасту. Так, установлено только одно лицо в возрасте 14—15 лет и 174 — в возрасте 16—18 лет. Однако последняя возрастная группа имеет рост на 8,1%. В возрасте 19—24 — 2422, что на 10,5% меньше, чем в предыдущем году, 30—49 — 7751, снижение 2,3%, и, наконец, в возрасте старше 50 лет — 4149, что на 1,7% выше, чем в 2021 г. Таким образом, с сожалением приходится констатировать, что больше всего нарушений правил дорожного движения, повлекших тяжкие последствия, совершают зрелые люди и опытные водители. Можно предположить, что причиной этого является уверенность в своем опыте и мастерстве, снижение самооценки и вытекающее отсюда повышение легкомысленности.

Доля женщин, совершивших преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, меньше, чем в целом среди преступников (16,3 в 2022 г.) и составляет 11,6%. Это подтверждает не единожды высказанный тезис, что женщины

за рулем более дисциплинированы, автомобиль для них действительно средство передвижения, а не престижа или самоутверждения.

Следующая характеристика, которую интересно рассмотреть с точки зрения особенностей личности — уровень образования. Здесь весьма высока доля лиц с высшим образованием — 23,7% (3902, снижение на 4,5%), а также со средним профессиональным — 38,0% (6254, снижение на 0,6%), высока доля лиц со средним (полным) общим образованием — 28,5% (4691, снижение на 7,1 %), доля лиц с начальным и основным общим образованием составляет 8,4% (1385, снижение 8,4%). Данное положение объясняется тем, что рассматриваемые преступления, как уже упоминалось, совершаются только с неосторожной формой вины, и их совершение зависит скорее от уровня ответственности и правосознания, чем от уровня образования. Наконец, подавляющее большинство преступников — это граждане России (95,7%) и местные жители (80,8%).

В состоянии опьянения совершается менее пятой части рассматриваемых преступлений, при этом наблюдается тенденция к их снижению: в состоянии алкогольного — на 13,0%, в состоянии наркотического — на 15,3%.

Лица, совершившие преступления, квалифицируемые по наиболее тяжким составам (ч. 3—6 ст. 264 УК РФ), в целом находятся в тех же трендах. Например, наибольшую долю составляют лица в возрасте 30—49 (2646 из общего числа 5530) и старше 50 лет (1366). Также некоторый рост имеется в возрастных категориях 16—18 (+4,4%) и старше 50 (+0,7%). При этом женщины составляют еще меньшую долю преступлений — 9,2%, что еще раз подтверждает тезис о менее тяжком вреде, причиняемом при нарушении правил дорожного движения женщинами. Доля лиц, совершающих преступления в состоянии опьянения, выше — почти пятая часть (22,7% — в состоянии алкогольного и 2,1 — в состоянии наркотического опьянения).

Анализ изменений уголовного законодательства позволяет сделать вывод, что уголовная политика России по отношению к транспортным преступлениям не отличалась стабильностью. В разные периоды времени государство то ужесточало уголовную ответственность за данные преступления, то, наоборот, реализуя принцип гуманизма, смягчало наказание за транспортные преступления, то опять принимало меры по ужесточению уголовной репрессии.

Анализ изменений, внесенных в гл. 27 УК РФ, позволяет говорить о том, что начиная с 2014 г. уголовная политика государства в отношении транспортных преступлений направлена на ужесточение уголовной репрессии.

Во-первых, в гл. 27, как было показано выше, введены новые статьи — ст. 263.1 (2014 г.), ст. 264.1 (2014 г.), ст. 267.1 (2017 г.), ст. 264.2 (2021 г.), ст. 264.3 (2022 г.).

Во-вторых, ужесточены санкции за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (ч. 2, 4, 6). Максимальный срок лишения свободы по ч. 6 — до 15 лет лишения свободы, что приравнивало наказание за это преступление к убийству (ч. 1 ст. 105), причинению тяжкого вреда здоровью (ч. 4 ст. 111), т.е. умышленные и неосторожные преступления теперь влекут одинаковое наказание (отличие может быть только в виде колонии для отбытия лишения свободы). Представляется, что равенство санкций за умышленное и неосторожное преступление нарушает принцип справедливости, закрепленный в ст. 6 УК РФ. О том, что умышленное преступление обладает большей степенью общественной опасности, написана не одна сотня научных публикация. УК РФ также предусматривает положения, свидетельствующие о большей степени общественной опасности умышленных преступлений (это, например, и рецидив преступлений (ст. 18), и виды колоний, в которых отбывают наказание лица, осужденные за умышленные и неосторожные преступления (ст. 58) и т.п.).

В-третьих, в ст. 264 УК РФ включены новые отягчающие обстоятельства — совершение преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения (п. «а» ч. 2, п. «а» ч. 4, п. «а» ч. 6); оставление места дорожно-транспортного происшествия (п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4 п. «б» ч. 6); совершение преступления лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами (п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4 п. «в» ч. 6).

В-четвертых, изменены категории преступлений (ст. 15 УК РФ). Теперь ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ относятся к категории тяжкого преступления, что лишает возможности лиц, совершивших преступление, быть освобожденными от уголовной ответственности в связи с деятельным раскаянием (ст. 75 УК РФ) и в связи с примирением с потерпевшим (ст. 76 УК РФ).

В-пятых, гл. 15.1 «Конфискация имущества» дополнена новым видом конфискации — конфискацией транспортного средства, принадлежащего обвиняемому и использованного им при совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1, 264.2 или 264.3 УК РФ (п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ) [Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»].

Рассмотрим особенности криминологической характеристики лиц, совершающих эти преступления. Она также имеет свои особенности.

В 2022 г. было установлено 58 024 лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, будучи подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Максимальная доля — почти 65% выявленных лиц относится к возрастной группе 30—49 лет, однако тенденцию к росту обнаруживает только одна возрастная группа — свыше 50 лет +2,7%. Женщины и здесь дисциплинированнее мужчин, их доля еще ниже, чем в рассмотренных выше преступлениях, —



5,8%. Поскольку совершение данного преступления зависит от субъективного фактора — высокого правосознания, можно предположить, что на этот уровень влияет уровень образования, так как в данной категории преступников удельный вес лиц с высшим образованием в два раза ниже, чем среди тех, кто совершил преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, — 10,7%.

В ст. 264.1 содержатся два основных состава: ч. 1 предусматривает ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, ранее подвергнутым административному наказанию, а ч. 2 — за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ. В числе нарушителей преобладают лица, совершившие преступление в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 264 УК РФ), — 74,4% (в состоянии алкогольного опьянения 71,3%, в состоянии наркотического — 3,1%). Больше, чем среди ранее рассмотренных преступлений, и доля местных жителей — 92,2%.

Проблема противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения относится к одной из «вечных» проблем уголовной политики нашего государства, которую не удастся решить уголовно-правовыми средствами на протяжении более чем полувека. Еще в 1961 г. был принят Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 октября 1961 г. «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии». В 1968 г. принят новый Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами». Однако несмотря на принятые меры, несмотря на ужесточение уголовного законодательства, «победить» нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств уголовно-правовыми средствами не удастся, да, думается, и не удастся. И тому подтверждение история становления ответственности за транспортные преступления и уголовная политика государства, проводимая в данной сфере. Понятно, что полной победы в этом направлении быть не может, как непобедима и сама преступность, как объективное социально-правовое явление, однако усилия общества и государства должны быть нацелены на их минимизацию, на снижение общественной опасности их последствий. Данная цель представляется вполне достижимой.

Для предупреждения автотранспортных преступлений должен быть задействован весь механизм защиты личности-общества и государства от данных преступлений. Он включает правовое, организационное, ресурсное, кадровое, методическое обеспечение уголовной политики в сфере предупреждения автотранспортных преступлений. Приоритет должен принадлежать мерам криминологического предупреждения,

прежде всего мерам общепрофилактического воздействия: правовому просвещению и воспитанию, повышению уровня правосознания, ответственности лиц, управляющих источником повышенной опасности, более глубокого его осознания. Уголовный кодекс Российской Федерации в этом механизме должен стоять в самом конце «защитной цепочки». Он должен использоваться только тогда, когда другими средствами предупредить автотранспортные преступления не удалось.

### Литература

1. Грибков, А. В. Новая редакция статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации / А. В. Грибков // Современные проблемы права, экономики и управления. — 2019. — № 2 (9). — С. 52—63.
2. Ильф, И. Двенадцать стульев / И. Ильф, Е. Петров. — Москва, Гослитиздат. 1961.
3. Комментарий к Уголовному Кодексу Российской Федерации / под редакцией Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. — 3-е изд., измененное и дополненное. — Москва : Издательская группа ИНФРА-М-NORMA. 2000.
4. Лесников, Г. Ю. Уголовная политика современной России: Методологические, правовые и организационные основы : дис. ... д-ра юрид. наук / Г. Ю. Лесников. — Москва, 2005.
5. Стахов, Я. Г. Уголовная политика и ее реализация субъектами Российской Федерации : дис. ... д-ра юрид. наук / Я. Г. Стахов. — Москва, 2006.
6. Фисун, А. В. Об усилении ответственности за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ / А. В. Фисун // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2020. — С. 122—124.

### References

1. Gribkov, A. V. Novaya redaktsiya stat'i 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [New version of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] / A. V. Gribkov // Sovremennyye problemy prava, ekonomiki i upravleniya. — 2019. — № 2 (9). — S. 52—63.
2. Il'f, I. Dvenadtsat' stul'yev [Twelve chairs] / I. Il'f, Ye. Petrov. — Moskva, Goslitizdat. 1961.
3. Kommentariy k Ugolovnomu Kodeksu Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Criminal Code of the Russian Federation] / pod redaktsiyey YU. I. Skuratova, V. M. Lebedeva. — 3-ye izd., izmenennoye i dopolnennoye. — Moskva : Izdatel'skaya gruppa INFRA-M-NORMA. 2000.
4. Lesnikov, G. YU. Ugolovnaya politika sovremennoy Rossii: Metodologicheskiye, pravovyye i organizatsionnyye osnovy [Criminal policy of modern Russia: Methodological, legal and organizational foundations]: dis. ... d-ra yurid. nauk / G. YU. Lesnikov. — Moskva, 2005.
5. Stakhov, YA. G. Ugolovnaya politika i yeye realizatsiya sub"yektami Rossiyskoy Federatsii [Criminal policy and its implementation by the subjects of the Russian Federation]: dis. ... d-ra yurid. nauk / YA. G. Stakhov. — Moskva, 2006.
6. Fisun, A. V. Ob usilenii otvetstvennosti za soversheniye prestupleniya, predusmotrennogo stat'yey 264 UK RF [On strengthening the responsibility for committing a crime under article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] / A. V. Fisun // Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i yestestvennykh nauk. — 2020. — S. 122—124.