www.volsu.ru

DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2026.2.14

UDC 343.346
LBC 67.408.134.2

Submitted: 31.03.2026
Accepted: 01.06.2026

THE EXPERIENCE OF LEGISLATIVE PENALIZATION OF TRAFFIC-RELATED OFFENSES IN THE STATES OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

Igor V. Goncharov

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Introduction: penalization, representing the process of establishing punishability by the legislator and the imposition of punishment in judicial practice, is a key element of criminal law policy. The aspects of penalization of traffic offenses remain relevant for several reasons: difficulties in achieving the objectives of punishment, problems in the assessment by courts of the subjective side of the act, certain criteria of the objective side, and the nature of consequences. The solution to this problem is seen in the study of foreign experience of the EAEU states, whose criminal law systems are related to the Russian one. **Purpose:** based on the example of legislative penalization of traffic-related offences in the EAEU states, to identify optimal directions for improving Russia's punitive policy. **Methods:** the comparative analysis of foreign criminal legislation relied primarily on dialectics, contributing to the understanding of the processes and phenomena under consideration in their variability and development. The general scientific methods (analysis and synthesis, generalization, analogy, induction, and deduction) and specific scientific methods (content analysis and comparison) were used to cognize the essential content, which contributed to the study of the subject area and the formulation of conclusions. **Results:** the paper establishes the signs and elements of legislative penalization of traffic-related offences and defines the specific features that, with reasonable borrowing, will produce a positive effect. **Conclusions:** the penalization of traffic-related offences in the EAEU states exhibits both similarities in terms of differentiation of the amount of punishment and differences in the application of criminal law measures and in the criteria for compensation for damage to victims.

Key words: penalization, crime, sanctions, punishment, responsibility, traffic-related offenses, punitive policy.

Citation. Goncharov I.V. The Experience of Legislative Penalization of Traffic-Related Offenses in the States of the Eurasian Economic Union. *Legal Concept = Pravovaya paradigma*, 2026, vol. 25, no. 2, pp. 106-112. (in Russian). DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2026.2.14

УДК 343.346
ББК 67.408.134.2

Дата поступления статьи: 31.03.2026
Дата принятия статьи: 01.06.2026

ОПЫТ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ПЕНАЛИЗАЦИИ ДЕЯНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, В ГОСУДАРСТВАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Игорь Владимирович Гончаров

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федеарция

Введение: пенализация, представляя процесс установления законодателем наказуемости и назначения наказания в судебной практике, является ключевым элементом уголовно-правовой политики. Аспекты пенализации дорожно-транспортных преступлений не теряют своей актуальности по ряду причин: сложности достижения целей наказания, трудностей с оценкой судами субъективной стороны содеянного, отдельных критериев объективной стороны и характера последствий. Решение данной проблематики видится в изучении зарубежного опыта государств ЕАЭС, уголовно-правовая система которых родственна российской. **Цель:** на основе примера законодательной пенализации деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения в государствах ЕАЭС, выявить оптимальные направления совершенствования наказательной политики России. **Методология:** сравнительный анализ зарубежного уголовного законодательства преимущественно

© Гончаров И.В., 2026

опирался на диалектику, способствующую пониманию рассматриваемых процессов и явлений в их изменчивости и развитии. Для познания сущностного содержания применялись общенаучные методы (анализ и синтез, обобщение, аналогия, индукция и дедукция) и частнонаучные (контент-анализ, сравнительный) способствовавшие изучению предметной области, формированию выводов. **В результате** проведенного анализа установлены признаки и элементы законодательной пенализации деяний, связанных с нарушением ПДД, конкретизированы специфические особенности, которые при разумном заимствовании дадут положительный эффект. **Выводы:** пенализация деяний в государствах ЕАЭС, связанных с нарушением ПДД имеет как сходства в части дифференциации размера наказания, так и различия в сфере применения мер уголовно-правового характера и критериев компенсации ущерба жертвам.

Ключевые слова: пенализация, преступление, санкции, наказание, ответственность, нарушения правил дорожного движения, наказательная политика.

Цитирование. Гончаров И. В. Опыт законодательной пенализации деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения, в государствах Евразийского экономического союза // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2026. – Т. 25, № 2. – С. 106–112. – DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2026.2.14

Введение

Модернизация уголовно-правовой политики России в контексте проблемных аспектов назначения и индивидуализации наказания за дорожно-транспортные преступления, невозможно без изучения зарубежного опыта. Отдельные аспекты пенализации других стран носят позитивный характер, который можно заимствовать и применять для повышения эффективности наказательной политики, как на законодательном уровне, так и судебном [8, с. 537].

Дорожно-транспортное преступление это происшествие с участием транспорта или иных участников дорожного движения, которое повлекло гибель / ранение людей, как следствие нарушение Правил дорожного движения. Для возникновения оснований уголовной ответственности необходимы четыре важных условия: дорога, транспортное средство, иные участники движения, дорожно-транспортное происшествие, которые при наличии последствий, упоминаемых в уголовном законе становятся, дорожно-транспортным преступлением.

Анализ, предлагается осуществлять исходя из научной позиции согласно которой государства могут быть объединены общеисторической совокупностью законодательства, юридической практикой, господствующей правовой идеологией и доктриной [9, с. 125; 11, с. 143]. При наличии множества критериев, позволяющих объединять уголовно-правовые системы, наиболее удачным, видится выбор подхода, интегрирующий политику пенализации по признаку культурно-исторической и нормативно-правовой общности [3, с. 40; 4, с. 21–24]. Типологию подходов к пенализации возможно формировать с учетом истории и культурного наследия, объективного познания социально-политических процессов путем погружения в историческую, культурологическую, религиозно-традиционную сферу [6, с. 39–42].

Признавая авторитет компаративистов, стоит обратить внимание на работу В.Н. Синюкова, предложившего выделять среди существующих типов правовых семей российскую (славянскую) и обычно-традиционную [10, с. 69]. Данную позицию поддержали О.Н. Ведерникова, С. Боронбеков отразившие в своих работах наличие англоамериканской, западноевропейской (континентальной), социалистической, российской, мусульманской, дальневосточной, смешанной типологии [1; 2, с. 529–532]. Фактически общность источников права, научных школ, исторического пути развития может являться основанием и оправданием выделения отдельных правовых (законодательных) подсистем. Такой подход позволит детализировать основные правовые системы (общего, романо-германского, религиозного, социалистического и иные) с учетом базовых культурно-исторических, религиозно-этнических, специально-юридических традиций. Соответственно, уголовно-правовые подсистемы большинства бывших республик СССР, сохранивших коммуникативные отношения научно-теоретического характера, могут находиться в диалектическом соотношении общего и особенного с российской (славянской).

Результаты

Анализ основных аспектов пенализации деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных

средств (далее – ПДД), преимущественно будет учитывать вариативность видов наказания в санкциях соответствующих статей и временной интервал лишения свободы. Это объясняется подходами государств ЕАЭС к минимальному размеру штрафа, продолжительности уголовного наказания не связанного с изоляцией от общества, а также тем, что лишение свободы можно определить как наиболее суровую меру, предполагающую не только максимальные моральные страдания и материальные лишения для осужденного, но и высокую вероятность его исправления [7, с. 111–117; 17, с. 151–152].

Дифференциация криминальных деяний в государствах ЕАЭС осуществляется в зависимости от их тяжести. Преступления, совершаемые по неосторожности, в республиках Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, относятся к категориям: не представляющие большой общественной опасности (небольшой тяжести) и менее тяжкие (средней тяжести). Дорожно-транспортные преступления в Уголовных кодексах ЕАЭС традиционно для российской (славянской) системы находятся в главе, объединяющей данные статьи по объекту посягательства – общественные отношения и интересы, обусловленные обеспечением безопасности дорожного движения и установленного порядка эксплуатации транспортных средств.

В уголовном законодательстве государств ЕАЭС (Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан) дорожно-транспортные преступления присутствуют, и по признакам объективной стороны они в целом схожи с составами, присутствующими в гл. 27 Уголовного кодекса Российской Федерации. В части последствий, отграничивающих криминальное деяние от административного деликта, кардинальных различий нет, за исключением наличия в уголовных кодексах республик Армения (далее – УК РА), Казахстан (далее – УК РК), Кыргызстан (далее – УК РКр) основания – причинение вреда здоровью средней тяжести (менее тяжкого) [12; 14; 15]. Стоит отметить вариативность видов наказания в санкциях: штраф, общественные работы, ограничение и лишение свободы, запрет занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Верхний предел лишения свободы в санкциях преступлений изменяется в зависимости от тяжести последствия и психосоматического состояния водителя. Смерть жертвы по неосторожности в государствах ЕАЭС преимущественно предусматривает лишение свободы на срок от 2–3 до 5–7 лет. Гибель двух или более лиц предусматривает от 4 до 8–10 лет лишения свободы. Для водителя, нарушившего ПДД, находившегося в состоянии алкогольного, наркотического и иного опьянения, и причинившего по неосторожности смерть одному или более лицам предусмотрено лишение свободы на срок от 5 до 10 лет. В зависимости от тяжести последствий, увеличивается срок ограничения свободы и лишения свободы, а лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью переходит в разряд дополнительного наказания. Стоит отметить интересную особенность санкций дорожно-транспортных преступлений – это верхний предел лишения свободы не превышающий 10 лет.

Схожая позиция в государствах ЕАЭС по вопросу уголовной ответственности лиц, злостно нарушающих ПДД в части передачи транспорта лицу: 1) находящемуся в состоянии опьянения; 2) не достигшему 16-летнего возраста; 3) лишенному права управлять; 4) не имеющему права управлять данным транспортным средством. Пенализация неисправимости отдельных участников дорожного движения, предусматривает: 1) управление транспортным средством индивидом, не имеющим права им управлять; 2) управление транспортным средством лицом в состоянии опьянения и уже имеющим административное взыскание за аналогичное деяние; 3) отказ от проверки или уклонение от проверки на трезвость. Таким образом, передача транспортного средства лицам, не имеющим прав на управление и не способным им управлять, наказуемы при условии наступления последствий в виде причинения вреда здоровью или смерти по неосторожности. В зависимости от последствия она наказывается штрафом, общественными работами, лишением свободы, срок которого может разниться от 1 дня до 7 лет. Пенализация в отношении лиц в части повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения в целом не превышает 3 лет лишения свободы.

Важной особенностью наказательной политики республик Беларусь, Казахстан и Кыргызстан является то, что транспортные средства, совершивших преступления в состоянии опьянения могут быть конфискованы, запрет управлять транспортом устанавливается до 8–10 лет. В уголовном кодексе Республики Беларусь (далее – УК РБ) предусмотрено принудительное лечение от хронического алкоголизма, наркомании или токсикомании для соответствующей категории участников дорожного движения [13]. В Республике Казахстан для тех, кто был лишен права управлять транспортным средством и повторно находился в состоянии опьянения, предусмотрено пожизненное лишение права управлять транспортным средством.

Цели уголовного наказания во всех государствах ЕАЭС созвучны – восстановление социальной справедливости, исправление, предупреждение (ч. 2 ст. 39 УК РК). Республики Армения и Кыргызстан в целеполагании указали ресоциализацию (ч. 2 ст. 55 УК РА, ч. 2 ст. 59 УК РКр). Уголовное законодательство Республики Беларусь не содержит упоминания о целях наказания, ориентируя аспекты пенализации ч. 2 ст. 44 УК РБ «Уголовная ответственность и ее цели» на исправление и предупреждение новых преступлений.

Рассматривая основные аспекты пенализации УК РА применительно к дорожно-транспортным преступлениям, можно выделить следующие моменты: 1) дополнительные наказания могут присоединяться к основному по усмотрению суда (ч. 4 ст. 57 УК РА); 2) к иностранцам применяется выдворение с установлением полного или на 5–10 лет запрета находиться на территории страны (ст. 62 УК РА); 3) среди видов наказания присутствует краткосрочное лишение свободы (от 15 суток до 2 месяцев); 4) для назначения лишения свободы, суд должен аргументировать, почему более мягкие меры не смогут обеспечить целей наказания (ч. 3 ст. 69 УК РА); 5) уголовное преследование по ч. 1 ст. 342 УК РА может быть инициировано только при наличии заявления со стороны самого пострадавшего, либо его законных представителей.

Освобождение от уголовной ответственности зависит от усмотрения суда, при наличии свободного волеизъявления потерпевшей стороны и взаимного соглашения о примирении (ч. 1 ст. 82 УК РА). Нельзя обойти стороной интересный аспект уголовного законодательства Армении, который обязует суд при принятии решения об условном применении наказания учитывать отсутствие требования о возмещении или заглаживания причиненного вреда (п. 4 ч. 4. ст. 84 УК РА), что важно в случае совершения дорожно-транспортного преступления. Существенной особенностью УК РА является наличие положения о мерах безопасности, цель которого состоит в профилактике новых преступлений (ст. 111 УК РА), в частности лицами, совершившими дорожно-транспортное преступление в нетрезвом виде: 1) принудительные меры медицинского характера; 2) обязанность получения психологической помощи.

Республика Беларусь в ч. 2 ст. 57 УК РБ оговаривает условие согласно которого за неосторожные преступления срок лишения свободы не может превышать 10 лет. Отмечается, что уголовное преследование по ч. 1 и 2 ст. 317 УК РБ и ч. 1 ст. 321 УК РБ возможно только при наличии заявления от пострадавшего или его законных представителей, если виновные близкие потерпевшего. В случае назначения лишения свободы за преступления, предусмотренные ст. 317–317^2 УК РБ, осужденные отбывают его в исправительных колониях в условиях поселений. У данной категории лиц судимость погашается по отбытии основного и дополнительного наказаний (п. 1 ч. 1 ст. 97 УК РБ). Анализ научных работ по данной тематике показывает, что в отношении лиц, привлекаемых к уголовной ответственности в Республике Беларусь за совершение дорожно-транспортных преступлений, наиболее чаще применяются институты осуждения с отсрочкой исполнения наказания (ст. 77 УК РБ) и осуждения с условным неприменением наказания (ст. 78 УК РБ) [5].

В Республике Казахстан подход к наказанию лиц, совершивших дорожно-транспортные проявляется: 1) в активном применении института условного осуждения (ст. 63 УК РК); 2) в том, что лишение свободы, назначенное за совершение дорожно-транспортных преступлений, отбывается в учреждениях уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности (ч. 5 ст. 46 УК РК). Надо отметить,

что в случае примирения виновного с потерпевшим (за исключением причинения по неосторожности смерти одному человеку или нескольким) предусматривается освобождение от уголовной ответственности (ст. 68 УК РК). Освобождают от наказания и в связи с установлением поручительства, если санкцией предусмотрен штраф в качестве основного вида наказания (ч. 1 ст. 69 УК РК).

В Республике Кыргызстан освобождение от уголовной ответственности для лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, возможно при условии достижения согласия с потерпевшим, за исключением ч. 4 ст. 312 УК РКр. Важно подчеркнуть наличие основания, отсутствующее в уголовных кодексах государств ЕАЭС, освобождающее от уголовного наказания – применение пробационного надзора (ст. 82 УК РКр). Интересной мерой уголовно-правового воздействия является возмещение материального ущерба и компенсация морального вреда (ст. 71 УК РКр), которая предусматривает обязательное установление денежной компенсации в зависимости от тяжести вреда, а также принудительный платеж в Фонд компенсации потерпевшим (ст. 98-1, 98-2 УК РК) [16, с. 120–121].

Выводы

Проведя сравнительный анализ основных аспектов законодательной пенализации деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения, государств ЕАЭС стоит отметить следующие особенности: 1) категориальный и доктринальный подход к данным преступлениям в государствах ЕАЭС един, отличие российского состоит в том, что ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ включены к категорию тяжких, предполагая соответствующее отношение к назначению и исполнению наказания; 2) интенсивность пенализации дорожно-транспортных преступлений в части пределов лишения свободы в России значительно выше, как для простого субъекта, так и для специального (лица, находящегося в состоянии опьянения); 3) в России больше альтернатив среди видов наказаний за дорожно-транспортные преступления; 4) срок лишения права заниматься определенной деятельность (управлять транспортным средством) в отдельных государствах ЕАЭС выше и может бессрочным; 5) в российском уголовном законодательстве отсутствуют институты, способствующие защите интересов потерпевших (обязательная компенсация материального и морального вреда).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Боронбеков, С. Современные уголовно-правовые системы и школы / С. Боронбеков. – Рязань : Ряз. ВШ МВД РФ, 1994. – 111 с.

2. Ведерникова, О. Н. Основные криминологические системы современности / О. Н. Ведерникова // Закономерности преступности, стратегии борьбы и закон. – М. : Рос. криминолог. ассоц., 2001. – 567 с.

3. Давид, Р. Основные правовые системы современности / Р. Давид ; пер. с фр. В. А. Туманова. – М. : Прогресс, 1988. – 496 с.

4. Давид, Р. Основные правовые системы современности / Р. Давид, К. Жоффре-Спинози ; пер. с фр. В. А. Туманова. – М. : Междунар. отношения, 1999. – 440 с.

5. Иванькович, Д. В. Сравнительно-правовой анализ составов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК Российской Федерации и ст. 317 УК Республики Беларусь / Д. В. Иванькович // Криминологический журнал. – 2024. – № 1. – С. 67–70.

6. Клейменов, И. М. Сравнительная криминология: криминализация, преступность, уголовная политика в условиях глобализации : дис. … д-ра. юрид. наук / Иван Михайлович Клейменов. – Омск, 2015. – 486 с.

7. Лобанова, Л. В. Обеспечение справедливости наказания при рецидиве преступлений и наличии смягчающих обстоятельств / Л. В. Лобанова, М. А. Малимонова // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2025. – Т. 24, № 4. – С. 111–117. – DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2025.4.14

8. Марченко, М. Н. Проблемы теории государства и права : учебник / М. Н. Марченко. – М. : Проспект, 2001. – 636 с.

9. Саидов, А. Х. Сравнительное правоведение : учебник / А. Х. Саидов. – М. : Юристъ, 2000. – 441 с.

10. Синюков, В. Н. Российская правовая система. Введение в общую теорию / В. Н. Синюков. – 2-е изд. – М. : Норма, 2010. – 672 с.

11. Теория государства и права : курс лекций / под ред. Н. И. Матузова, А. В. Малько. – 2-е изд. – М. : Юристъ, 2001. – 776 с.

12. Уголовный кодекс Республики Армения : принят 05.05.2021 № ЗР-199 (с изм. и доп. на 01.01.2026). – URL: http://parliament.am/law_docs_8/27052021HO199_rus.pdf

13. Уголовный кодекс Республики Беларусь № 275-З от 09.07.1999 (в ред. 21.10.2025) // Национальный правовой портал Интернет-портал Республики Беларусь. – URL: https://etalonline.by/document/?regnum=HK9900275

14. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 03.07.2014 № 226-V (изм. и доп. на 01.01.2026). – URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252&ysclid=mjl8a6v7x2704076039&pos=5753;10#pos=5753;10

15. Уголовный кодекс Кыргызской Республики от 28.10.2021 № 127 (ред. 14.11.2025). – URL: https://cbd.minjust.gov.kg/3-38/edition/40773/ru?ysclid=mjl8jxnu6y216790159

16. Шаяхметова, Ж. Б. Актуальные вопросы возмещения ущерба имуществу, причиненного дорожно-транспортными происшествиями / Ж. Б. Шаяхметова, А. Т. Муханова, Ж. И. Ердешова // Вестник Карагандинского университета. Серия Право. – 2021. – Т. 104, № 4. – С. 115–121.

17. Якушин, В. А. Наказание и иные меры уголовно-правового воздействия : монография / В. А. Якушин. – Тольятти : Изд-во ВУиТ, 2018. – 337 с.

REFERENCES

1. Boronbekov S. *Sovremennyye ugolovno-pravovyye sistemy i shkoly* [Modern Criminal-Legal Systems and Schools]. Ryazan, Ryaz. VSh MVD RF, 1994. 111 p.

2. Vedernikova O.N. Osnovnyye kriminologicheskiye sistemy sovremennosti [The Main Criminological Systems of Our Time]. *Zakonomernosti prestupnosti, strategii bor'by i zakon* [Patterns of Crime, Strategies of Control, and the Law]. Moscow, Ros. kriminolog. assots., 2001. 567 p.

3. David R. *Osnovnyye pravovyye sistemy sovremennosti* [The Main Legal Systems of Our Time]. Moscow, Progress Publ., 1988. 496 p.

4. David R., Geoffrey-Spinosi K. *Osnovnyye pravovyye sistemy sovremennosti* [The Main Legal Systems of Our Time]. Moscow, Mezhdunar. otnosheniya Publ., 1999. 440 p.

5. Ivankovich D.V. Sravnitelno-pravovoy analiz sostavov prestupleniy, predusmotrennykh st. 264 UK Rossiyskoy Federatsii i st. 317 UK Respubliki Belarus [Comparative Legal Analysis of the Elements of Crimes Provided for by Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation and Art. 317 of the Criminal Code of the Republic of Belarus]. *Kriminologicheskiy zhurnal* [Criminological Journal], 2024, no. 1, pp. 67-70.

6. Kleymenov I.M. *Sravnitelnaya kriminologiya: kriminalizatsiya, prestupnost, ugolovnaya politika v usloviyakh globalizatsii: dis. ... d-ra. yurid. nauk* [Comparative Criminology: Criminalization, Crime, Criminal Policy in the Context of Globalization. Dr. jurid. sci. diss.]. Omsk, 2015. 486 p.

7. Lobanova L.V., Malimonova M.A. Obespecheniye spravedlivosti nakazaniya pri retsidive prestupleniy i nalichii smyagchayushchikh obstoyatelstv [Ensuring Sentencing Fairness in Cases of Recidivism with Mitigating Circumstances]. *Legal Concept = Pravovaya paradigma*, 2025, vol. 24, no. 4, pp. 111-117. DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2025.4.14

8. Marchenko M.N. *Problemy teorii gosudarstva i prava: uchebnik* [Problems of the Theory of State and Law. Textbook]. Moscow, Prospect Publ., 2001. 636 p.

9. Saidov A.Kh. *Sravnitelnoye pravovedeniye: uchebnik* [Comparative Law. Textbook]. Moscow, Yurist Publ., 2000. 441 p.

10. Sinyukov V.N. *Rossiyskaya pravovaya sistema. Vvedeniye v obshchuyu teoriyu* [Russian Legal System. Introduction to the General Theory]. Moscow, Norma Publ., 2010. 672 p.

11. Matuzov N.I., Malko A.V., ed. *Teoriya gosudarstva i prava: kurs lektsiy* [Theory of State and Law. Lecture Course]. Moscow, Yurist Publ., 2001. 776 p.

12. *Ugolovnyy kodeks Respubliki Armeniya: prinyat 05.05.2021 № ZR-199 (s izm. i dop. na 01.01.2026)* [Criminal Code of the Republic of Armenia, Adopted on 05.05.2021 No. 3P-199 (As Amended on 01.01.2026)]. URL: http://parliament.am/law_docs_8/27052021HO199_rus.pdf

13. Ugolovnyy kodeks Respubliki Belarus № 275-3 ot 09.07.1999 (v red. 21.10.2025) [Criminal Code of the Republic of Belarus No. 275-3 of 09.07.1999 (As Amended on 21.10.2025)]. *Natsionalnyy pravovoy portal Internet-portal Respubliki Belarus* [National Legal Portal Internet Portal of the Republic of Belarus]. URL: https://etalonline.by/document/?regnum=HK9900275

14. *Ugolovnyy kodeks Respubliki Kazakhstan ot 03.07.2014 № 226-V (izm. i dop. na 01.01.2026)* [Criminal Code of the Republic of Kazakhstan Dated 03.07.2014 No. 226-V (Amended and Supplemented as of 01.01.2026)]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252&ysclid= mjl8a6v7x2704076039 &pos=5753;10#pos= 5753;10

15. *Ugolovnyy kodeks Kyrgyzskoy Respubliki ot 28.10.2021 № 127 (red. 14.11.2025)* [Criminal Code of the Kyrgyz Republic of 28.10.2021 No. 127 (As Amended on 14.11.2025)]. URL: https://cbd.minjust.gov.kg/3-38/edition/40773/ru?ysclid=mjl8jxnu6y216790159

16. Shayakhmetova Zh.B., Mukhanova A.T., Erdeshova Zh.I. Aktualnyye voprosy vozmeshcheniya ushcherba imushchestvu, prichinennogo dorozhno-transportnymi proisshestviyami [Current Issues of Compensation for Property Damage Caused by Road Accidents]. *Vestnik Karagandinskogo universiteta. Seriya Pravo* [Bulletin of Karaganda University. Law Series], 2021, vol. 104, no. 4, pp. 115-121.

17. Yakushin V.A. *Nakazaniye i inyye mery ugolovno-pravovogo vozdeystviya: monografiya* [Punishment and Other Measures of Criminal-Legal Influence: Monograph]. Tolyatti, Izd-vo VUiT, 2018. 337 p.

Information About the Author

Igor V. Goncharov, Senior Lecturer, Department of Criminal Law and Procedure, Volgograd State University, Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation, goncharov_iv@mail.ru, https://orcid.org/0009-0003-6494-1029

Информация об авторе

Игорь Владимирович Гончаров, старший преподаватель кафедры уголовного права и процесса, Волгоградский государственный университет, просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация, goncharov_iv@mail.ru, https://orcid.org/0009-0003-6494-1029