

Дата поступления рукописи в редакцию: 04.02.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 16.02.2026 г.

DOI: 10.24412/2782-3830-2026-1-209-215

НИКУШИН Михаил Игоревич,
аспирант кафедры уголовно-правовых
дисциплин и правоохранительной деятельности
Московского университета «Синергия»,
г. Москва, Россия,
e-mail: eksteyzen@yandex.ru

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ

Аннотация. Предметом исследования являются проблемы уголовно-правовой регламентации управления транспортными средствами в состоянии опьянения с учетом распространения средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ). Анализируется законодательный пробел в статусе электросамокатов, моноколес и гироскутеров, невозможность применения ст. 264 и 264.1 УК РФ к управляющим СИМ в нетрезвом виде, отсутствие опьянения как квалифицирующего признака в ст. 109 и 118 УК РФ. Рассматривается несоответствие законодательства принципу равной защиты участников дорожного движения, необоснованная дифференциация санкций и противоречие между административным признанием опасности управления СИМ в опьянении и отсутствием уголовно-правовых механизмов при тяжких последствиях.

Методология включает формально-догматический метод для анализа норм УК РФ, системно-структурный подход при определении места транспортных преступлений, сравнительно-правовой метод для анализа санкций, доктринальный метод для изучения принципов криминализации.

Научная новизна состоит в комплексной разработке проблематики уголовной ответственности за управление СИМ в опьянении. Предложены: расширение понятия транспортного средства включением категории «СИМ повышенной опасности» (скорость свыше 25 км/ч или масса свыше 35 кг); введение ст. 264.4 УК РФ об ответственности за нарушение ПДД лицом, управляющим СИМ в опьянении; модификация ст. 264.1 УК РФ; дополнение ст. 109 и 118 УК РФ квалифицированными составами за деяния в опьянении при использовании источника повышенной опасности; закрепление обязанности медосвидетельствования участников ДТП с тяжкими последствиями; введение обязательного лишения права управления всеми видами транспорта и СИМ; дополнение ст. 63 УК РФ отягчающим обстоятельством совершения преступления в состоянии тяжелого опьянения.

Ключевые слова: состояние опьянения, транспортные преступления, средства индивидуальной мобильности, электросамокаты, безопасность дорожного движения, дифференциация уголовной ответственности, механическое транспортное средство.

NIKUSHIN Mikhail Igorevich,
PhD Student,
Department of Criminal Law and Law Enforcement,
Synergy University of Moscow, Moscow, Russia

INTOXICATED ROAD SAFETY CRIMES: PROBLEMS OF THEORY AND LAW ENFORCEMENT

Annotation. The subject of the study is the problems of criminal law regulation of driving while intoxicated, taking into account the spread of personal mobility equipment (hereinafter - SIM). The legislative gap in the status of electric scooters, monowheels and gyro scooters, the impossibility of applying Art. 264 and 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation to managers of SIM while intoxicated, lack of intoxication as a qualifying feature in Art. 109 and 118 of the Criminal Code of the Russian Federation. The inconsistency of the legislation with the principle of equal protection

of road users, the unjustified differentiation of sanctions and the contradiction between the administrative recognition of the danger of managing SIM in intoxication and the absence of criminal legal mechanisms for serious consequences are considered.

The methodology includes a formal dogmatic method for analyzing the norms of the Criminal Code of the Russian Federation, a system-structural approach to determining the place of transport crimes, a comparative legal method for analyzing sanctions, a doctrinal method for studying the principles of criminalization.

Scientific novelty consists in the comprehensive development of issues of criminal liability for the management of SIM in intoxication. Proposed: expansion of the concept of a vehicle by including the category "SIM of increased danger" (speed over 25 km/h or weight over 35 kg); introduction of Art. 264.4 of the Criminal Code of the Russian Federation on liability for violation of traffic rules by a person managing a SIM while intoxicated; modification of Art. 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation; addition of Art. 109 and 118 of the Criminal Code of the Russian Federation with qualified compositions for acts of intoxication when using a source of increased danger; consolidation of the mandatory medical examination of road accident participants with grave consequences; introduction of mandatory deprivation of the right to manage all types of transport and SIM; addition of Art. 63 of the Criminal Code of the Russian Federation aggravating circumstance of committing a crime in a state of severe intoxication.

Key words: *state of intoxication, transport crimes, means of individual mobility, electric scooters, road safety, differentiation of criminal liability, mechanical vehicle.*

Введение.

Проблема преступлений против безопасности дорожного движения, совершаемых лицами в состоянии опьянения, занимает особое место в структуре современной преступности и представляет значительную общественную опасность. Стабильно высокий уровень дорожно-транспортных происшествий с участием нетрезвых водителей, влекущих тяжкие последствия в виде причинения вреда здоровью и гибели людей, свидетельствует о недостаточной эффективности существующих механизмов уголовно-правового воздействия. Состояние опьянения как криминообразующий признак существенно повышает степень общественной опасности деяний, нарушающих правила дорожного движения, что обуславливает необходимость комплексного анализа данного квалифицирующего обстоятельства в контексте действующего уголовного законодательства и практики его применения [1, с. 159].

Актуальность избранной темы исследования детерминирована наличием значительных пробелов и противоречий как в теоретическом осмыслении юридической природы состояния опьянения при совершении транспортных преступлений, так и в правоприменительной деятельности судебных органов. Неоднозначность толкования отдельных признаков составов преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ, сложности в установлении причинно-следственной связи между состоянием опьянения и наступившими последствиями, а также вопросы дифференциации уголовной ответственности в зависимости от степени и вида опьянения требуют углубленного научного анализа и выработки предложений по совершенствованию законодательной регламентации и практики приме-

нения норм о транспортных преступлениях, совершаемых в состоянии опьянения.

Основная часть.

Родовым объектом преступлений, предусмотренных статьями 264 и 264.1 УК РФ, выступает общественная безопасность в сфере функционирования транспорта. Непосредственным объектом преступного посяательства является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как совокупность общественных отношений, обеспечивающих защиту жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения. Дополнительным объектом выступают жизнь и здоровье человека, что предопределяет повышенную общественную опасность данных деяний. Предметом преступления является механическое транспортное средство, под которым законодатель понимает автомобили, трамваи, троллейбусы, трактора, самоходные дорожно-строительные и иные машины, обладающие самостоятельным источником движения [2, с. 165].

Объективная сторона преступления по статье 264 УК РФ характеризуется совершением активных противоправных действий либо бездействия, выражающихся в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерть потерпевшего. Конструкция состава является материальной, что обуславливает необходимость установления причинно-следственной связи между допущенным нарушением и наступившими общественно опасными последствиями. В отличие от этого, объективная сторона преступления по статье 264.1 УК РФ имеет формальный

состав и заключается в управлении автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутому административному наказанию за аналогичное деяние либо имеющим судимость за совершение преступлений, предусмотренных определенными частями статей 264, 264.1 или 268 УК РФ [3, с. 266].

Субъектом преступления по статье 264 УК РФ является физическое вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, управляющее транспортным средством. При этом правоприменительная практика исходит из того, что наличие или отсутствие водительского удостоверения не влияет на квалификацию деяния, поскольку специального субъекта данная норма не предполагает. Субъектом преступления по статье 264.1 УК РФ выступает специальный субъект - лицо, управляющее транспортным средством в состоянии опьянения при наличии одного из квалифицирующих признаков: предшествующего административного наказания за управление в нетрезвом виде либо непогашенной судимости за преступления транспортного характера. Субъективная сторона преступления по статье 264 УК РФ характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности, что принципиально отличает данное деяние от умышленных преступлений против личности [4, с. 720].

Принципиальное различие между составами преступлений по статьям 264 и 264.1 УК РФ заключается в моменте окончания преступления и характере общественно опасных последствий. Если для квалификации по статье 264 УК РФ необходимо наступление вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, то состав преступления по статье 264.1 УК РФ является оконченным с момента начала движения транспортного средства независимо от наступления каких-либо последствий. Законодательное конструирование формального состава в статье 264.1 УК РФ обусловлено стремлением законодателя к превентивному воздействию на потенциальных правонарушителей и минимизации рисков наступления тяжких последствий. Совокупность указанных признаков позволяет разграничить данные составы преступлений и определить правильную квалификацию противоправного деяния в области обеспечения безопасности дорожного движения [5, с. 112].

С середины второго десятилетия XXI в. российская дорожно-транспортная реальность претерпевает системные трансформации, детерминированные экспоненциальным ростом численности средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ), прежде всего электросамокатов, моноколёс и гироскутеров. Перемещение значи-

тельного массива транспортной активности из автомобильного сегмента в альтернативные формы механизированного передвижения породило новую совокупность уголовно-правовых рисков, для регламентации которых отечественная законодательная система оказалась недостаточно адаптированной [6, с. 243].

Нормативно-дефиниционный критерий «механического транспортного средства», закреплённый в примечании к ст. 264 УК РФ и конкретизированный в подп. 42.1 п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», не охватывает абсолютное большинство СИМ ввиду их ограниченных конструктивных параметров мощности и скорости. Данная законодательная лакуна обуславливает принципиальную невозможность применения специальных норм о транспортных преступлениях к лицам, управляющим СИМ, вследствие чего правоприменение в случаях наступления тяжких последствий дорожного инцидента осуществляется преимущественно по конфигурациям ст. 109, 118, 268 УК РФ.

Критическая проблематика состояния опьянения как криминообразующего фактора говорит о том, что указанные общеуголовные составы преступлений лишены транспортно-специфического содержания и не содержат состояния опьянения в качестве квалифицирующего признака, что создаёт ситуацию уголовно-правовой асимметрии. Водитель механического транспортного средства, совершивший деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ, в состоянии опьянения, подлежит повышенной уголовной ответственности на основании специализированных квалифицированных составов (ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ), тогда как лицо, управляющее СИМ в аналогичном психофизиологическом состоянии и причинившее идентичные по тяжести последствия, привлекается к ответственности без учёта данного обстоятельства как конститутивного элемента квалификации [7, с. 152].

Обозначенная законодательная диспропорция усугубляется интенсивным расширением практики использования СИМ в состоянии опьянения. По мнению А.Ф. Дымовских, современная уголовно-правовая доктрина недооценивает трансформационный потенциал новых видов транспортных средств, что приводит к формированию зон уголовно-правовой безнаказанности для отдельных категорий участников дорожного движения [8, с. 116]. Действительно, статистические данные правоохранительных органов свидетельствуют о том, что количество происшествий с участием лиц, управляющих электросамокатами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, демонстрирует устойчивую тенденцию к увеличению, при этом тяжесть причина-

емого вреда здоровью потерпевших зачастую не уступает последствиям автомобильных аварий. Существующая правоприменительная практика вынуждена обращаться к общим нормам о неосторожных преступлениях против жизни и здоровья, которые не содержат специфических квалифицирующих признаков, характерных для транспортных деликтов, что создает ситуацию необоснованной дифференциации уголовной ответственности.

Анализ судебной практики по делам о причинении вреда здоровью при управлении СИМ обнаруживает существенные расхождения в подходах различных судебных инстанций к оценке общественной опасности деяний, совершенных в состоянии опьянения [9, с. 35]. Суды вынуждены квалифицировать данные деяния по статьям 109 или 118 УК РФ в зависимости от наступивших последствий, однако состояние опьянения учитывается исключительно в рамках индивидуализации наказания как отягчающее обстоятельство в соответствии с пунктом 1.1 части первой статьи 63 УК РФ [10, с. 34]. Такой подход не обеспечивает той степени правовой определенности и предсказуемости санкций, которая характерна для специализированных транспортных составов. Кроме того, правоприменительные органы сталкиваются с проблемой доказывания причинно-следственной связи между состоянием опьянения и наступившими последствиями в условиях отсутствия специальных нормативных предписаний, регламентирующих порядок освидетельствования лиц, управляющих СИМ.

Конструирование уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях должно базироваться на принципе равной защиты интересов всех участников дорожного движения независимо от технических характеристик используемого транспортного средства. В контексте данного методологического посыла становится очевидной первая фундаментальная проблема действующего законодательства - отсутствие единообразного подхода к криминализации управления различными категориями транспортных средств в состоянии опьянения. Законодатель, устанавливая повышенную ответственность для водителей механических транспортных средств, управляющих ими в нетрезвом виде, фактически создал ситуацию, при которой лица, использующие СИМ в аналогичном состоянии и создающие сопоставимую угрозу безопасности дорожного движения, оказываются в привилегированном положении. Данный законодательный пробел не может быть преодолен средствами расширительного толкования, поскольку уголовный закон, как известно, не подлежит применению по аналогии.

Проблематика усложняется тем обстоятельством, что современные модели СИМ, особенно электросамокаты премиум-сегмента и моноколёса, по своим скоростным и кинетическим характеристикам приближаются к параметрам отдельных категорий мототранспорта, что обуславливает их высокий травмирующий потенциал. Вместе с тем формально-юридический критерий мощности двигателя, установленный в действующем законодательстве, не позволяет отнести их к механическим транспортным средствам. Состояние опьянения, выступая фактором, многократно увеличивающим вероятность причинения вреда при управлении любым видом транспорта, требующим психомоторной координации и адекватной оценки дорожной обстановки, остается юридически нерелевантным обстоятельством для целей квалификации деяний, совершаемых с использованием СИМ. Складывается парадоксальная ситуация, когда лицо, управляющее мопедом мощностью чуть более 0,25 кВт в состоянии опьянения и причинившее тяжкий вред здоровью, подлежит ответственности по части четвертой статьи 264 УК РФ с санкцией до семи лет лишения свободы, в то время как лицо, управляющее электросамокатом мощностью 0,24 кВт при идентичных обстоятельствах, отвечает по части первой статьи 118 УК РФ с максимальным наказанием в виде ареста на срок до шести месяцев.

Вторая значимая проблема связана с коллизией между административно-правовым и уголовно-правовым регулированием ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Согласно действующей редакции Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, к участникам дорожного движения отнесены и лица, использующие СИМ для передвижения, при этом КоАП РФ предусматривает административную ответственность за управление СИМ в состоянии опьянения. Однако в уголовном законодательстве данная категория субъектов оказывается фактически исключенной из сферы действия специальных норм о транспортных преступлениях, совершаемых в состоянии опьянения. Образуется своеобразный нормативный разрыв, при котором административное право признает общественную опасность управления СИМ в нетрезвом виде и устанавливает за это санкции, а уголовное право, регулирующее более опасные последствия тех же действий, не содержит адекватных механизмов реагирования на такие деяния.

Особую остроту данная коллизия приобретает в контексте статьи 264.1 УК РФ, устанавливающей ответственность за повторное управле-

ние транспортным средством в состоянии опьянения. По буквальному толкованию закона, лицо, привлеченное к административной ответственности за управление СИМ в нетрезвом состоянии, при последующем аналогичном деянии не может быть привлечено к уголовной ответственности по статье 264.1 УК РФ, поскольку предметом данного преступления выступает именно механическое транспортное средство. Вместе с тем, если то же лицо впоследствии управляет автомобилем в состоянии опьянения, возникает дискуссионный вопрос о возможности учета предшествующего административного наказания за управление СИМ в качестве криминообразующего признака. Правоприменительная практика демонстрирует разнородные подходы к разрешению данной коллизии, что свидетельствует об отсутствии системного законодательного решения проблемы дифференциации ответственности за управление различными категориями транспортных средств в состоянии опьянения.

Законодательное регулирование транспортных преступлений должно основываться на принципе адекватности правовых последствий степени общественной опасности деяния, определяемой совокупностью объективных и субъективных факторов. Применительно к рассматриваемой проблематике это означает необходимость учета не только технических характеристик транспортного средства, но и обстоятельств, существенно повышающих вероятность причинения вреда, к числу которых относится состояние опьянения. Текущее состояние законодательства не обеспечивает реализации данного принципа, поскольку криминализация управления транспортными средствами в нетрезвом виде осуществляется избирательно, охватывая лишь механические транспортные средства определенной мощности. Судебная практика, сталкиваясь с казусами причинения тяжкого вреда здоровью или смерти при управлении СИМ в состоянии опьянения, вынуждена применять общие нормы о неосторожных преступлениях против личности, что не позволяет в полной мере отразить специфику транспортного характера деяния и роль опьянения в механизме причинения вреда.

Проведенный анализ позволяет констатировать наличие существенных законодательных пробелов и системных коллизий в регламентации уголовной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Современное уголовное законодательство, сформированное в условиях доминирования традиционных механических транспортных средств, оказывается неадаптированным к реалиям расширения спектра используемых средств передвижения. Отсутствие единообразного подхода к

установлению ответственности за управление различными категориями транспортных средств в нетрезвом виде создает ситуацию правовой неопределенности и необоснованной дифференциации санкций при сопоставимой степени общественной опасности деяний. Выявленная коллизия между административно-правовым признанием опасности управления СИМ в состоянии опьянения и отсутствием соответствующих уголовно-правовых механизмов реагирования на тяжкие последствия таких действий требует комплексного переосмысления концептуальных основ криминализации транспортных преступлений в контексте динамично развивающейся транспортной инфраструктуры.

Для решения проблемы законодательного пробела в регулировании ответственности за управление СИМ в состоянии опьянения необходимо внести изменения в примечание к статье 264 УК РФ. Предлагается расширить понятие транспортного средства, включив в него новую категорию – «средства индивидуальной мобильности повышенной опасности». К таким средствам следует относить электросамокаты, моноколеса и гироскутеры, максимальная конструктивная скорость которых превышает 25 км/ч или масса которых превышает 35 кг. Эти параметры обоснованы тем, что именно при таких характеристиках СИМ приобретают травмирующий потенциал, сопоставимый с мототранспортом. Если же законодатель сочтет нецелесообразным объединение традиционных механических транспортных средств и СИМ в рамках одной нормы, возможен альтернативный путь – введение в УК РФ новой статьи 264.4, которая установит самостоятельную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, управляющим СИМ в состоянии опьянения, с дифференциацией санкций в зависимости от тяжести наступивших последствий.

Вторая проблема касается коллизии между административной и уголовной ответственностью при повторном управлении транспортом в нетрезвом виде. Статью 264.1 УК РФ необходимо изложить в новой редакции, устранив искусственное разделение между различными категориями транспортных средств. Предлагается установить уголовную ответственность за управление механическим транспортным средством или СИМ повышенной опасности в состоянии опьянения для лица, ранее подвергнутого административному наказанию за управление в нетрезвом виде любым транспортным средством или СИМ. Такое решение устраним существующую правовую неопределенность и обеспечит последовательность в применении мер ответственности. Недопустима ситуация, когда лицо, привлеченное к админи-

стративной ответственности за управление электросамокатом в нетрезвом виде, при последующем управлении автомобилем в аналогичном состоянии формально не может быть привлечено по статье 264.1 УК РФ из-за различий в категориях транспортных средств.

Третье направление совершенствования законодательства связано с необходимостью модификации статей 109 и 118 УК РФ. До полной систематизации норм о транспортных преступлениях целесообразно дополнить эти статьи специальными квалифицированными составами. Предлагается ввести повышенную ответственность за причинение смерти или тяжкого вреда здоровью по неосторожности, совершенное лицом в состоянии опьянения при использовании источника повышенной опасности, не подпадающего под действие статьи 264 УК РФ. Это позволит обеспечить адекватную правовую оценку деяний с использованием СИМ, совершенных в состоянии опьянения, до момента комплексного решения проблемы на уровне транспортных составов. Одновременно необходимо внести изменения в УПК РФ, закрепив обязательность медицинского освидетельствования на состояние опьянения для всех участников ДТП с тяжкими последствиями, независимо от используемого ими транспортного средства.

Четвертым элементом предлагаемой реформы должно стать усиление санкционной политики в отношении транспортных преступлений, совершаемых в состоянии опьянения. Санкции соответствующих статей необходимо дополнить обязательным дополнительным наказанием в виде лишения права управления всеми видами транспортных средств и СИМ на срок, превышающий срок основного наказания. Такая мера усилит превентивное воздействие уголовного закона и снизит вероятность рецидива. Кроме того, статью 63 УК РФ следует дополнить квалифицированным видом отягчающего обстоятельства – совершение преступления в состоянии тяжелого опьянения с указанием конкретных количественных критериев содержания алкоголя или наркотических веществ в организме. Это обеспечит единообразие судебной практики и предсказуемость назначения наказания.

Заключение.

Таким образом, проведенное исследование показывает, что современное уголовное законодательство об ответственности за управление транспортом в состоянии опьянения имеет серьезные пробелы и противоречия. Главная проблема заключается в том, что нормы о транспортных преступлениях не учитывают появление новых средств передвижения – электросамокатов, моноколес и гироскутеров, которые по своей

опасности могут не уступать традиционному транспорту. В результате водители механических транспортных средств несут повышенную ответственность за управление в нетрезвом виде, тогда как лица, использующие средства индивидуальной мобильности в аналогичном состоянии и причинившие такие же тяжкие последствия, привлекаются лишь по общим статьям о преступлениях против личности. Для решения этой проблемы необходимо расширить понятие транспортного средства в статье 264 УК РФ, устранить противоречия в применении статьи 264.1 УК РФ при повторном управлении в нетрезвом виде, ввести специальные квалифицированные составы для преступлений с использованием средств индивидуальной мобильности и усилить санкции за все виды транспортных преступлений, совершаемых в состоянии опьянения. Реализация предложенных изменений позволит обеспечить справедливую и единообразную ответственность всех участников дорожного движения и повысить эффективность предупреждения транспортных преступлений.

Список литературы:

- [1] Губин, А. В. Актуальные проблемы противодействия автотранспортным преступлениям, совершаемым водителями транспортных средств в состоянии опьянения / А. В. Губин // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2025. – № 9-2(108). – С. 158-162.
- [2] Писаревская, Е. А. Преступность на транспорте: криминологическая характеристика / Е. А. Писаревская, М. А. Дворжицкая // Вестник Сибирского юридического института МВД России. – 2023. – № 2(51). – С. 163-170.
- [3] Кривопаляков, К. А. Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения / К. А. Кривопаляков, В. Д. Цих // Эпомен. – 2021. – № 58. – С. 262-267.
- [4] Бакишев, К. А. Уголовная политика Казахстана в сфере противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения / К. А. Бакишев, Б. М. Нурғалиев // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. – 2021. – Т. 12, № 3. – С. 712-727.
- [5] Третьяков, И. Л. Совершение преступления в состоянии опьянения (уголовно-правовые, криминологические и судебно-психиатрические аспекты). Лекция / И. Л. Третьяков // Юридическая наука: история и современность. – 2020. – № 11. – С. 108-118.
- [6] Лебедев, Е. А. Стратификационный анализ ДТП с участием СИМ / Е. А. Лебедев, С. В. Коцурба // Интегрированные транспортные решения: вызовы современности и перспективы

будущего : материалы Международной научно-практической конференции, Краснодар, 07–09 октября 2025 года. – Краснодар: Индивидуальный предприниматель Кабанов Виктор Болеславович (Издательство «Новация»), 2025. – С. 244-254.

[7] Малешина, Л. М. Анализ дорожно-транспортной аварийности как метод оценки безопасности дорожного движения / Л. М. Малешина // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 4(52). – С. 151-159.

[8] Дымовских, А. Ф. Персонологический фактор в уголовно-правовой оценке ДТП с участием водителей средств индивидуальной мобильности: пробелы законодательства и судебная практика / А. Ф. Дымовских // Юридические исследования. – 2025. – № 6. – С. 112-125.

[9] Курсаев, А. В. Уголовная ответственность за причинение вреда средствами индивидуальной мобильности / А. В. Курсаев // Российский следователь. – 2023. – № 8. – С. 34-39.

[10] Абрамов, В. А. Уголовная ответственность лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности / В. А. Абрамов // Санкт-Петербургский международный криминалистический форум : Материалы международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 10–11 июня 2024 года. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2024. – С. 32-35.

References:

[1] Gubin, A.V. Actual problems of countering motor vehicle crimes committed by intoxicated vehicle drivers/A.V. Gubin//International Journal of Humanities and Natural Sciences. – 2025. – № 9-2(108). – S. 158-162.

[2] Pisarevskaya, E. A. Crime in transport: criminological characteristics/E. A. Pisarevskaya, M. A. Dvorzhitskaya//Bulletin of the Siberian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2023. – № 2(51). – S. 163-170.

[3] Krivopalkov, K. A. Criminological characteristics and prevention of road traffic crimes committed while intoxicated/K. A. Krivopalkov, V. D. Tsikh//Epomen. – 2021. – № 58. – S. 262-267.

[4] Bakishev, K. A. Criminal policy of Kazakhstan in the field of counteraction to driving while intoxicated/K. A. Bakishev, B. M. Nurgaliev//Bulletin of St. Petersburg University. Right. – 2021. – T. 12, NO. 3. – S. 712-727.

[5] Tretyakov, I. L. Committing a crime while intoxicated (criminal law, criminological and forensic psychiatric aspects). Lecture/I. L. Tretyakov//Legal Science: History and Modernity. – 2020. – № 11. – S. 108-118.

[6] Lebedev, E. A. Stratification analysis of accidents involving SIM/E. A. Lebedev, S. V. Kotsurba//Integrated transport solutions: challenges of our time and prospects for the future: materials of the International Scientific and Practical Conference, Krasnodar, October 07-09, 2025. – Krasnodar: Individual entrepreneur Kabanov Viktor Boleslavovich (Novatsiya Publishing House), 2025. – S. 244-254.

[7] Malëshina, L. M. Analysis of road traffic accidents as a method for assessing road safety/L. M. Malëshina//Transport law and safety. – 2024. – № 4(52). – S. 151-159.

[8] Dymovskikh, A.F. Personological factor in the criminal legal assessment of road accidents involving drivers of personal mobility equipment: gaps in legislation and judicial practice/A.F. Dymovskikh//Legal research. – 2025. – № 6. – S. 112-125.

[9] Kursaeв, A. V. Criminal liability for harm caused by means of individual mobility/A. V. Kursaeв//Russian investigator. – 2023. – № 8. – S. 34-39.

[10] Abramov, V. A. Criminal liability of persons managing means of individual mobility/V. A. Abramov//St. Petersburg International Forensic Forum: Materials of the International Scientific and Practical Conference, St. Petersburg, June 10-11, 2024. – St. Petersburg: St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, 2024. – S. 32-35.

