

**ПРЕСТУПЛЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ**

Дата поступления рукописи в редакцию: 09.07.2026 г.

DOI: 10.24412/2782-3849-2026-8-92-96

Дата принятия рукописи в печать: 29.07.2026 г.

**ДЫМОВСКИХ Анастасия Феликсовна,**

аспирант кафедры уголовного и публичного права,  
Университет «Синергия» (Москва), Адвокат (Адвокатский  
кабинет Дымовских А.Ф.),  
e-mail: Ghost976@yandex.ru

Научный руководитель:

**БАЙБАРИН Андрей Андреевич,**

к.ю.н., доцент, заведующий кафедрой уголовного и публичного  
права Университет «Синергия» (Москва),  
e-mail: mail@law-books.ru

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНСТИТУТА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ В  
ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ КОНСТРУКЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ**

**Аннотация.** Статья посвящена изучению проблематики применения института административной преюдиции в уголовно-правовом регулировании ответственности за нарушения правил безопасности дорожного движения. Отмечается, что современная законодательная конструкция, базирующаяся на формальном учете повторности однородных административных правонарушений, характеризуется наличием недостатков, сопряженных с невозможностью адекватной комплексной оценки устойчивого противоправного поведения водителя. Целью исследования выступает определение перспектив совершенствования механизма уголовно-правового реагирования на систематические нарушения правил дорожного движения. Методологической основой исследования выступили общенаучные и специальные методы познания, включая анализ и синтез, сравнительно-правовой и структурно-функциональный методы.

По результатам исследования обоснована необходимость отказа от «фрагментарного» регулирования составов, предусмотренных статьями 264.1–264.3 УК РФ с последующим внедрением единой нормы, включающей ответственность за повторное совершение грубых нарушений правил дорожного движения независимо от их вида. Сделан вывод о том, что введение авторской категории «грубые нарушения правил дорожного движения» станет не только универсальным критерием разграничения административной и уголовной ответственности, но и реальным средством дифференциации применяемых к нарушителям мер.

**Ключевые слова:** административная преюдиция, безопасность дорожного движения, грубые нарушения, уголовная ответственность, административная ответственность, превышение скорости, водитель, правонарушение.

**DYMOVSKIKH Anastasia Feliksovna,**

Postgraduate student of the Department of Criminal and Public Law,  
Synergy University (Moscow), Lawyer (Law Office of Dymovskikh A.F.)

Scientific advisor:

**BAYBARIN Andrey Andreevich,**

PhD, Associate Professor, Head of the Department of Criminal and  
Public Law Synergy University (Moscow)

**IMPROVING THE INSTITUTE OF ADMINISTRATIVE JUDICATURE IN CRIMES AGAINST  
ROAD SAFETY: LEGISLATIVE CONSTRUCTION PROBLEMS AND REFORM PROSPECTS**

**Annotation.** The article is devoted to the study of the problems of applying the institution of administrative prejudice in the criminal law regulation of liability for violations of traffic safety rules. It is noted that the current legislative structure, which is based on the formal consideration of the repetition of similar administrative offenses, has certain drawbacks that make it impossible to provide an adequate comprehensive assessment of the driver's persistent illegal behavior. The purpose of the

*study is to identify the prospects for improving the mechanism of criminal law response to systematic violations of traffic rules. The study was based on general scientific and special methods of cognition, including analysis and synthesis, as well as comparative legal and structural-functional methods.*

*Based on the results of the study, it is necessary to abandon the "fragmented" regulation of the offenses provided for in Articles 264.1-264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation, and instead introduce a unified approach.*

**Key words:** *administrative prejudice, road safety, serious violations, criminal liability, administrative liability, speeding, driver, offense.*

Одной из ключевых характеристик, традиционно присущих составам преступлений за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в РФ, выступает их бланкетный характер, предполагающий существование межотраслевой природой регулируемых общественных отношений, находящихся на стыке уголовного, административного и технического регулирования. Согласно базовым предписаниям уголовно-правовой науки под бланкетной понимается такая диспозиция, содержание которой не может быть раскрыто без обращения к иным нормативным правовым актам [1, с.24].

В общей сложности оценивая практическую рентабельность изучаемой конструкции административной преюдиции, можно с уверенностью говорить о её прогрессивном характере. Посредством установления подобного поэтапного воздействия на нарушителя государству удается в полной мере обеспечить дифференциацию уголовной ответственности, позволяя учитывать устойчивость противоправного поведения лица. В данном аспекте исследуемый институт выступает в роли некоего «фильтра», ограничивающего применение уголовно-правового воздействия лишь теми случаями, когда иные меры оказались неэффективными.

Вместе с тем при наличии массы положительных черт рассматриваемые составы характеризуются наличием ряда правовых и организационных пробелов, в совокупности затрудняющих их эффективную реализацию. Целесообразно остановиться на вопросе конструирования и юридического закрепления данных норм, который вызывает немало сомнений. В частности, на сегодняшний день составы статей 264.1-264.3 УК РФ носят строго формализованный характер и построены таким образом, что не позволяют учитывать отдельные, комбинированные формы противоправного поведения личности.

В целях осмысления заявленной проблемы смоделируем ситуацию: лицо дважды совершает административное правонарушение в виде превышения установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч, за что оба раза привлекается к ответственности по ч.7 ст.12.9 КоАП РФ. Соответственно, следуя логике законодателя, если такое лицо вновь превысит скорость на величину более 60 км/ч, это

повлечет за собой уже уголовную ответственность, закрепленную в рамках ст. 264.2 УК РФ. Однако если лицо по-иному проявит свой правовой нигилизм, например, будет управлять автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, его действия будут наказываться в административно-правовом порядке - по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ (при отсутствии ранее имеющегося непогашенного взыскания по аналогичным статьям). Другой возможный пример – превышение скорости более чем на 60 км/ч при наличии административных взысканий за «двойной» выезд на встречную полосу. Несмотря на значительную, по меркам законодателя и социума, общественную опасность подобных действий, лицо также понесет в данной ситуации лишь административную ответственность.

Более утрированно подходу к данному вопросу, следует отметить, что закон фактически позволяет злоумышленнику до пяти раз совершить административные правонарушения (которые самостоятельно относит к категории нарушений «особой общественной опасности») и при этом нести только административное наказание. Одновременно с этим, если такой водитель совершит не однородное, а тождественное нарушение, к уголовной ответственности он будет привлекаться уже при третьем нарушении (в случае с состоянием опьянение – уже на втором), совершенном в течение года.

Очевидно, что выбранная нормативная модель, как минимум, нарушает принцип справедливости: законодатель фактически «привязывает» уголовную ответственность к конкретному виду нарушения, а не к факту устойчивого и систематического игнорирования базовых правил безопасности дорожного движения. Видится, что сохранение действующей редакции норм ст. 264.1-264.3 УК РФ в действительности нивелирует превентивный потенциал уголовного законодательства, ведь на практике возникает парадокс: лицо, дважды совершившее грубые нарушения одного вида (например, выезд на встречную полосу), при третьем эпизоде подлежит уголовной ответственности, в то время как аналогичная по опасности комбинация разнородных нарушений (например, превышение скорости + управление в состоянии опьянения) по-прежнему остаётся в административной плоскости.

В свою очередь, практический смысл института административной преюдиции состоит в том, что нарушитель должен четко осознавать, что любое повторное противоправное поведение — вне зависимости от его юридической формы — учитывается и накапливается, а значит, неизбежно ведет к ужесточению ответственности.

В данном вопросе достаточно иллюстративным видится опыт зарубежных государств, во многих из которых на сегодняшний день широко применяются модели накопительной ответственности, при которых значение имеет не столько наличие одного предыдущего нарушения, сколько их совокупность и систематичность. Например, в Великобритании применяется модель так называемых «штрафных баллов» (penalty points), при которой повторные нарушения правил дорожного движения ведут к автоматическому ужесточению санкций [2, с.21]. В свою очередь, в Германии, где также активно практикуется модель «эскалации ответственности», в практический оборот введен термин «Непригодности к управлению» (Ungeeignetheit zum Führen von Fahrzeugen), который применяется к злым водителям после совершения ими ряда нарушений правил дорожного движения [3]. Свою результативность также показала обратная «балльная» система, введенная в Португалии, где каждому водителю автоматически присваивается определенное количество баллов, которые «сгорают» при каждом допущенном им нарушении. Подобная система положительно себя зарекомендовала: «за год 242241 водитель потерял баллы по своему водительскому удостоверению» [2, с.21], что не могло не сказаться на снижении аварийности в целом.

Таким образом, проведенный «мини-анализ» зарубежного опыта ещё раз подтверждает, что эффективная модель уголовно-правового реагирования в сфере транспортных преступлений должна быть ориентирована не на формальное воспроизведение административной преюдиции, а на комплексную оценку поведения лица, степени его опасности и устойчивости противоправных установок. Вместе с тем, как было выявлено, в РФ в данном вопросе выработан более формализованный подход, построенный не на устойчивости игнорирования правил безопасности, а на декларативном совпадении диспозиций норм.

Переходя к конкретному, наиболее оптимальному, как представляется, решению заявленной проблемы, следует указать, что взамен имеющихся статей (ст.264.1, 264.2 и 264.3 УК РФ) целесообразно перейти к единому составу с альтернативными признаками, предусмотренному в рамках ст. 264.4 УК РФ. Разнесение сходных по своей природе деяний по нескольким статьям, отличающимся набором предикатных правонарушений и условиями наступления уголовной от-

ветственности, затрудняет их системное восприятие и применение. На практике это неизбежно приводит к конкуренции норм, неоднозначности квалификации и, как следствие, к различию в правоприменительных подходах. Отсутствие единой логики построения составов препятствует формированию устойчивой судебной практики и усложняет доказывание по делам данной категории.

Отказываясь от «дробления» близких по своей юридической природе деяний в самостоятельных нормах, которое только «загромождает» уголовный закон, отметим, что единая норма, четко фиксирующая, что любое альтернативное повторное административное нарушение «повышенного риска» в сфере БДД — независимо от его юридической «предыстории» — влечет уголовную ответственность, будет обладать более выраженным предупредительным потенциалом. При этом принципиально важно также отметить, что простое «слияние» статей без продуманной конструкции лишь перенесёт существующие проблемы в новую норму. Поэтому модель должна не механически объединять диспозиции, а выстраивать логичную систему нарастающей ответственности с чётко прописанными альтернативными признаками.

В рамках исследуемого аспекта рационально унифицировать и систематизировать составы транспортных административных правонарушений, выделяемые законодателем в отдельную категорию «повышенной общественной опасности». Речь идет о необходимости конкретизации таких правонарушений в рамках более обобщенной и устойчивой конструкции, которая позволит отойти от громоздкого «перечисления» опасных деяний в виде закрытого набора. Именно установление родового признака создаст универсальный критерий, позволяющий охватывать любые деяния, объективно создающие повышенную угрозу безопасности дорожного движения. Как видится на фоне тенденций аварийности последних лет, подобный перечень не является статичным, а, наоборот, подлежит постоянным изменениям в зависимости от текущих реалий в транспортной сфере. Так, не исключено, что спустя несколько лет данный набор деяний пополнится иными, которые аналитики выделяют в качестве наиболее «аварийных». Без введения данной категории сама по себе консолидация норм неизбежно сохранит существующие дефекты — фрагментарность, казуистичность и зависимость уголовной ответственности от формального совпадения диспозиций.

Переключая внимание на вопрос о формулировке конкретной юридической конструкции, которая будет объединять под собой исследуемые составы «придикатных» правонарушений,

важно отметить следующее. Применение в отношении данных деяний термина «нарушения повышенной общественной опасности» видится некорректным, прежде всего, из-за его преимущественного использования в отношении преступлений, а не административных правонарушений. Если применительно к преступлениям общественная опасность традиционно закреплена в качестве материального признака, то относительно административных правонарушений выделение такого признака до сих пор носит спорный и дискуссионный характер [4, с.259], [5, с. 348].

Вновь касаясь особенностей зарубежного опыта в данном вопросе, следует отметить, что в ряде стран выработан более дифференцированный подход к оценке административных правонарушений. Например, в Бразилии правонарушения в области дорожного движения, установленные в Транспортном кодексе, классифицируются по степени тяжести на четыре категории, в зависимости от размера наложенного штрафа: очень серьезные нарушения; нарушения серьезного характера; нарушение среднего характера; незначительные нарушения [2, с.21]. Вместе с тем полагаем, что термин «серьезность» носит в большей степени общеупотребимый, обиходный характер.

Не преследуя задачи в виде разработки глубоко дифференцированной классификации административных правонарушений в транспортной сфере, т.к. подобная гипотеза уже будет выходить за рамки настоящего исследования, ограничимся необходимостью введения в научный оборот понятия «грубые нарушения правил дорожного движения». Данный термин лишь фрагментарно упоминается в исследованиях отдельных правоведов [6;7;8], однако официально не закреплён в законе. Вместе с тем дополнение нормативных конструкций категорией «грубые нарушения правил дорожного движения» представляется не просто терминологическим уточнением, а необходимым шагом к устранению накопившихся противоречий в регулировании ответственности за дорожные деликты. Данная обобщающая категория будет непосредственно ориентировать правоприменителя на качественную характеристику нарушения, а именно, на его способность создавать повышенную угрозу безопасности. Такие образом, включение категории «грубые нарушения» в уголовно-правовую норму обеспечит логическую преемственность между административной и уголовной ответственностью, формируя единую шкалу оценки противоправного поведения.

С позиции законодательной техники применение данного термина также будет способствовать фактическому упорядочению нормативного материала, т.к. даст возможность отказаться от избыточного дублирования схожих по сути составов и сформировать более компактную мо-

дель. При этом необходимая определённость может быть обеспечена через раскрытие содержания «грубого нарушения» в примечаниях к норме либо посредством отсылки к административному законодательству. Ещё одним однозначным положительным преимуществом предлагаемой конструкции видится ее серьезное превентивное значение: фактическое прочтение текста закона позволит «автоматически» формировать у участников дорожного движения понимание того, что любое поведение, создающее повышенный риск, будет оцениваться государством комплексно и с учётом его повторяемости. Иначе говоря, прямое законодательное выделение из всей категории транспортных нарушений группы «грубых» станет важнейшим индикатором для более ответственного отношения водителей к соблюдению правил.

Предложенная норма позволяет перейти от формально-видовой модели к материальной оценке общественной опасности поведения, где уголовная ответственность обусловлена не совпадением диспозиций, а устойчивостью игнорирования правил безопасности. Тем самым ликвидируется выявленный разрыв в правовом регулировании, обеспечивается согласованность уголовного и административного воздействия и реализуется принцип справедливости в его содержательном, а не декларативном выражении.

Таким образом, можно констатировать, что предлагаемое решение в полной мере согласуется с общей тенденцией развития уголовного законодательства, направленной на приоритетную защиту общественной безопасности и предупреждение наиболее опасных форм поведения на ранних стадиях их проявления.

#### Список литературы:

- [1] Уголовное право. Общая часть: лекции / В. Е. Суденко; под ред. Н. А. Духно. — М.: Юридический институт МИИТа, 2016. — 197 с.
- [2] Веретенникова К.О. Зарубежный опыт законодательства в уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Право и общество. — 2021. — № 4(5). — С. 19-22.
- [3] Глава 19. Сомнения в пригодности или непригодности к вождению транспортных средств после совершения нарушений правил дорожного движения. — URL: <https://www.degruyterbrill.com/document/doi/10.1515/9783110359121.537/html> (дата обращения: 22.04.2026).
- [4] Антонова Л.Б. Правонарушение, преступление и общественная опасность // Вестник ВИ МВД России. — 2023. — № 1. — С. 257-261.
- [5] Руденко Е. В. Толкование понятия и признаков административного правонарушения как основания административной ответственности // Молодой ученый. — 2024. — № 50 (549).

— С. 347-350.

[6] Голубев И.В. Особенности привлечения к уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения в отдельных европейских государствах // Полицейская деятельность. — 2024. — № 6. — С. 173-184.

[7] Щетинина Н.В., Первухин А.С. Гармонизация уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за грубые нарушения правил дорожного движения РФ (ст. 264.1–264.3 УК РФ) // Электронное приложение к Российскому юридическому журналу. — 2025. — № 3. — С. 47-54.

[8] Первухин А.С. Совершенствование законодательной регламентации уголовной ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения (статья 264.2 Уголовного Кодекса Российской Федерации) // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2025. № 4 (75). С. 65-75.

#### References:

[1] Criminal law. General part: lectures/ V.E. Sudenko; ed. N. A. Dukhno. - M.: MIIT Law Institute, 2016. - 197 s.

[2] Veretennikova K.O. Foreign experience of legislation in criminal liability for violation of traffic rules // Law and society. — 2021. — № 4(5). - S. 19-22.

[3] Chapter 19. Doubts about the suitability or unfitness to drive vehicles after committing traffic violations. - URL: <https://www.degruyterbrill.com/document/doi/10.1515/9783110359121.537/html> (access date: 22.04.2026).

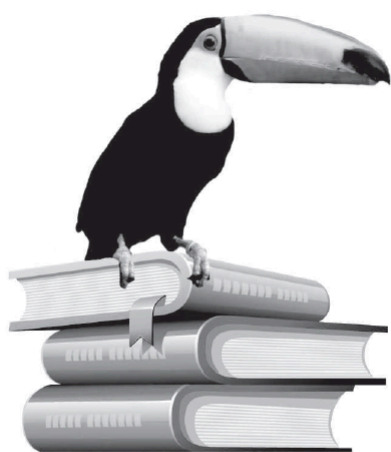
[4] Antonova L.B. Offense, crime and public danger // Bulletin of the VI Ministry of Internal Affairs of Russia. — 2023. — № 1. - S. 257-261.

[5] Rudenko E.V. Interpretation of the concept and signs of an administrative offense as a basis for administrative responsibility // Young scientist. — 2024. — № 50 (549). - S. 347-350.

[6] Golubev I.V. Peculiarities of criminal prosecution for gross violations of traffic rules in certain European states // Police activities. — 2024. — № 6. - S. 173-184.

[7] Shchetinina N.V., Pervukhin A.S. Harmonization of criminal law norms providing for liability for gross violations of traffic rules of the Russian Federation (Articles 264.1-264.3 of the Criminal Code of the Russian Federation ) // Electronic Appendix to the Russian Legal Journal. — 2025. — № 3. - S. 47-54.

[8] Pervukhin A.S. Improvement of the legislative regulation of criminal liability for gross violations of traffic rules (Article 264.2 of the Criminal Code of the Russian Federation ) // Bulletin of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2025. № 4 (75). S. 65-75.



**ЮРКОМПАНИ**

*www.law-books.ru*

Юридическое издательство  
**«ЮРКОМПАНИ»**

Издание учебников,  
учебных и методических  
пособий, монографий,  
научных статей.

Профессионально.

В максимально  
короткие сроки.

Размещаем  
в РИНЦ, E-Library.