

УДК 343.346

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ
УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ГРУБЫЕ НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
(СТАТЬЯ 264² УГОЛОВНОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)**

Александр Сергеевич Первухин

Уральский юридический институт МВД России, Екатеринбург, Россия, ann.alexandr@mail.ru

Аннотация. Автор анализирует эффективность ст. 264² Уголовного кодекса Российской Федерации в борьбе с дорожно-транспортными происшествиями, связанными с превышением установленной скорости движения транспортных средств и выездом в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, и их последствиями. Полученные результаты указывают на то, что названная статья уголовного закона в действующей редакции не способна оказать положительного влияния на основные показатели аварийности. Обращается внимание, что в диспозиции ч. 1 ст. 264² Уголовного кодекса Российской Федерации строго не определен срок, в течение которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности. Это может стать причиной существенных проблем, связанных с определением общественной опасности совершенного деяния, содержащего признаки преступления, предусмотренного названной статьей уголовного закона. Предлагаются возможные способы разрешения обозначенных проблем.

Ключевые слова: транспортное преступление, административная преюдиция, Правила дорожного движения, криминализация, общественная опасность личности, общественная опасность, малозначительность деяния

Для цитирования: Первухин А. С. Совершенствование законодательной регламентации уголовной ответственности за грубые нарушения Правил дорожного движения (статья 264² Уголовного кодекса Российской Федерации) // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2025. № 4 (75). С. 65—75.

**IMPROVEMENT OF THE LEGISLATIVE REGULATION
OF CRIMINAL LIABILITY FOR SEVERE VIOLATING
TRAFFIC REGULATIONS RULES
(ARTICLE 264² OF THE CRIMINAL CODE
OF THE RUSSIAN FEDERATION)**

Alexander Sergeevich Pervukhin

Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Yekaterinburg, Russia, ann.alexandr@mail.ru

Abstract. The author analyzes the effectiveness of Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation in fighting traffic violations related to exceeding the speed limit and driving into oncoming traffic lanes or onto oncoming tram tracks, in violation of Traffic Regulations, as well as their consequences. The findings indicate that the mentioned article of the criminal code in its existing form is unable to have a positive impact on fundamental accident rates. The author notes that scope 1 of Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation does not strictly determine the period to hold a person criminally liable. This fact may lead to significant problems related to determining the public danger of the act committed that contains elements of a crime under the mentioned article of the Criminal Code. Possible variants to solve these problems are proposed.

Keywords: traffic violation, administrative prejudice, Traffic Regulations Rules, criminalization, public danger of an individual, public danger, insignificance of the act

For citation: Pervukhin A. S. Improvement of the legislative regulation of criminal liability for severe violating Traffic Regulations Rules (Article 264² of the Criminal Code of the Russian Federation). Journal of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior of Russia, 65—75, 2025. (In Russ.).

Федеральным законом «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ¹ в уголовный закон была введена ст. 264² Уголовного кодекса Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (далее — УК РФ), которая предусматривает ответственность за превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч и выезд в нарушение Правил дорожного движения (далее — ПДД РФ) на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за повторное аналогичное нарушение ПДД РФ или имеющим судимость за те же нарушения ПДД РФ. Несмотря на наличие множества актуальных проблем, связанных с ее законодательной регламентацией и практикой применения, на страницах юридической печати им почти не уделяется внимания.

На фоне возросшего внимания ученых к эффективности вводимых законодателем новых уголовно-правовых запретов особенно актуальным представляется вопрос о возможности положительного влияния ст. 264² УК РФ на основные показатели аварийности дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), связанных с указанными выше нарушениями ПДД РФ.

В примечании к названной статье указано, что ее действие не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (далее — ФВФ). Привлечение лица к уголовной ответственности за нарушение ПДД РФ, выраженное в превышении установленной скорости движения транспорт-

ных средств, возможно только в случае, если оно было зафиксировано с помощью ФВФ, работающих в «ручном» режиме. Однако в июле 2022 г. МВД России отказалось от их использования², что сделало названную норму частично неприменимой. В связи с этим дать оценку эффективности ст. 264² УК РФ в борьбе с нарушениями ПДД РФ, выраженными в превышении установленной скорости движения, нельзя, но можно попытаться спрогнозировать.

В 2024 г. было выявлено 193,7 млн таких административных правонарушений³. Нарушения ПДД РФ, выраженные в превышении установленной скорости движения транспортных средств, на величину более 60 км/ч, совершенные как впервые, так и повторно, составили лишь 0,54 % (около 1,04 млн) от общего количества нарушений ПДД РФ такого рода⁴. К этому следует добавить, что количество нарушений ПДД РФ, пресеченных уполномоченными сотрудниками полиции с использованием ФВФ, работающих в «ручном» режиме, выраженных в превышении установленной скорости движения транспортных средств, ежегодно составляет незначительную часть. Например, в 2021 г. (последний полный год, в течение которого использовались ФВФ, работающие в «ручном» режиме) их количество составило 0,3 % (около 300 тыс.). За тот же период уполномоченными сотрудниками полиции было пресечено около 6 900 нарушений ПДД РФ, выраженных в превышении установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч, совершенных как впервые, так и повторно⁵.

² Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 г.: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.02.2025).

³ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 г.: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.11.2025).

⁴ Там же.

⁵ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 г.: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного

¹ О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации: федер. закон от 30 декабря 2021 г. № 458-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_405454/ (дата обращения: 15.02.2025).

Приведенные статистические данные позволяют утверждать, что под действие ст. 264² УК РФ будет попадать лишь незначительная часть такого рода нарушений ПДД РФ, следовательно, ожидать существенного снижения основных показателей аварийности ДТП, связанных с ними, не приходится. Недостижение законодателем тех общественно полезных целей, ради которых она была введена, указывает на ее неэффективность [1, с. 131].

С учетом сказанного небезосновательной представляется позиция, что законодатель завысил «преступное» значение превышения установленной скорости движения транспортных средств. По мнению С. М. Малькова, необходимо снизить «преступное» значение превышения скорости до 40 км/ч, в населенных пунктах — до 20 км/ч. В обоснование своей позиции ученый приводит довод, что довольно много ДТП происходит при значительно меньшей величине данного показателя [2, с. 194].

Эта позиция не лишена оснований, однако представляется недостаточно аргументированной, учитывая, что речь идет о криминализации деяний, которые на сегодняшний день относятся к административным правонарушениям. Для принятия такого решения необходимо доказать наличие основания криминализации — общественную опасность — и его соответствие принципам криминализации.

В контексте данного вопроса важно помнить, что общественная опасность преступлений, состав которых содержит административную преюдицию, обусловливается деянием и общественной опасностью личности. Последняя познается через общественно опасное поведение, которое составляют юридически значимые противоправные акты [3, с. 64] — деяния, образующие объективную сторону предикатных административных правонарушений и преступлений, состав которых содержит административную преюдицию (далее — преюдирующие преступления). Отсюда следует необходимость изучения общественной опасности деяний, составляющих общественно опасное поведение.

Представляется, что нужно исходить из того, что превышение установленной скорости движения транспортных средств, независимо от величины, является опасным. Даже само по себе движение транспортного средства в рамках установленных

ограничений далеко не во всех случаях обеспечивает безопасность дорожного движения. Неслучайно в ПДД РФ содержится предписание, согласно которому водитель должен не только не превышать установленную скорость, но и выбирать ее так, чтобы она обеспечивала безопасное движение в соответствующих условиях¹. Устанавливаемые ограничения скорости движения транспортных средств, по сути, являются «красной чертой», пересечение которой аксиоматично представляет высокую угрозу. Сказанное подтверждается основными показателями аварийности ДТП, связанных с нарушением скоростного режима. Названные ДТП можно разделить на две группы: совершенные по причине несоответствия скорости конкретным условиям движения и по причине превышения установленной скорости движения транспортных средств. Согласно статистическим данным за 2024 г., на первую группу приходится 92 % ДТП, на вторую — 8 %².

Вряд ли кто-то поспорит с тем, что превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 80 км/ч представляет серьезную угрозу для безопасности дорожного движения. Высокая опасность данного нарушения понятна на интуитивном уровне. Кроме того, санкция ч. 5 ст. 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (далее — КоАП РФ) предусматривает административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на 6 месяцев. В статье 3.8 КоАП РФ указано, что данный вид наказания применяется за грубое нарушение порядка пользования таким правом. Следовательно, законодатель также видит в данном нарушении ПДД РФ серьезную угрозу. То же с уверенностью можно сказать и про превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч,

¹ О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 19.04.2025) (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 11.11.2025).

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.11.2025).

движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.02.2025).

но не более 80 км/ч. Санкция ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ предусматривает возможность назначения административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами сроком от 4 до 6 месяцев.

Иначе обстоит дело с превышением установленной скорости движения транспортных средств на величину более 20 км/ч, но не более чем на 40 км/ч (ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ) и с превышением установленной скорости движения транспортных средств на величину более 40 км/ч, но не более чем на 60 км/ч (ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ). Отечественный законодатель не признает указанные нарушения ПДД РФ столь же опасными, как предыдущие. Вывод об этом опять же может быть сделан на основе анализа санкций. Так, часть 2 ст. 12.9 КоАП РФ предусматривает возможность назначения административного наказания только в виде штрафа в размере 750 рублей; ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ — от 1 500 до 2 250 рублей.

На наш взгляд, с такой оценкой согласиться нельзя. В поисках возможного аргумента в защиту своей точки зрения мы изучили законодательство стран постсоветского пространства, регламентирующее ответственность за превышение установленной скорости движения транспортных средств. В качестве мерила законодательной оценки опасности названного правонарушения использовались установленные за их совершение виды наказаний.

Довольно строго превышение установленной скорости движения транспортных средств наказывалось в Республике Эстония. Закон предусматривает возможность назначения наказания в виде лишения права управления транспортными средствами за превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 20 км/ч. За превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч может быть назначено административное наказание в виде ареста¹.

Кодекс об административных правонарушениях Республики Литва предусматривает наказание в виде лишения права управления транспортными средствами за превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 30 км/ч для начинающих водителей, водителей транспортных средств с максимально допустимой массой более 3,5 т или имеющих более

9 сидячих мест. Аналогичный вид наказания может быть назначен для всех водителей за превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 50 км/ч².

По законодательству Латвийской Республики за превышение установленной скорости движения транспортных средств не более чем на 50 км/ч предусмотрено наказание в виде штрафа. За превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 50 км/ч возможно назначение наказания в виде штрафа с запретом на осуществление права на управление транспортными средствами³.

В административно-деликтном законодательстве Республики Молдова за превышение установленной скорости движения на величину от 10 км/ч до 60 км/ч в зависимости от величины скорости может быть назначено наказание в виде штрафа с начислением штрафных очков. Превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч наказывается штрафом с приостановлением осуществления специального права управления транспортными средствами. Аналогичные виды наказаний применяются в случае повторного превышения установленной скорости движения транспортных средств на величину более 60 км/ч⁴.

В ряде стран законодательство, регламентирующее ответственность за превышение установленной скорости движения транспортных средств, значительно мягче и предусматривает более строгие виды наказаний, чем штраф, только за повторные нарушения ПДД либо при наличии иных условий. Так, по законодательству Республики Беларусь превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину до 40 км/ч относится к категории административного проступка, превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину

² Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo tvarkos įstatymas. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas. Straipsnis 416. Nustatyto greičio viršijimas // Lietuvos Respublikos Seimas. URL: <https://e-seimas.lrs.lt/> (дата обращения: 01.03.2025).

³ Ceļu satiksmes likums. Pants 55. Braukšanas ātruma, distances un intervāla neievērošana // Latvijas republikas tiesību akt. URL: <https://likumi.lv/> (дата обращения: 01.03.2025).

⁴ Codul contravențional al republicii moldova Articolul 236. Depășirea vitezei de circulație stabilită // Ministerul Justiției. URL: <https://www.legis.md/> (дата обращения: 01.03.2025).

¹ Mootorsõidukijuhil poolt lubatud sõidukiiruse ületamine. Liiklusseadus. § 227 // Riigi Teataja. URL: <https://www.riigiteataja.ee/> (дата обращения: 11.11.2025).

более 40 км/ч — к значительным административным правонарушениям. Указанные нарушения ПДД наказываются штрафом. К грубым административным правонарушениям относится лишь повторное превышение установленной скорости движения транспортных средств на величину более 20 км/ч, которое наказывается лишением права заниматься определенной деятельностью¹.

По законодательству Туркменистана превышение установленной скорости движения транспортных средств наказывается штрафом и только повторное превышение установленной скорости транспортных средств на величину более 50 км/ч влечет наказание в виде ограничения права управления транспортными средствами².

В соответствии с административно-деликтным законодательством Украины превышение установленной скорости движения наказывается штрафом. В случае если такие действия повлекли создание аварийной обстановки (заставили других участников дорожного движения резко изменить скорость, направление движения или принять другие меры по обеспечению личной безопасности или безопасности других граждан), к нарушителю может быть применено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами³.

В законодательстве ряда стран за превышение установленной скорости движения транспортных средств предусмотрен единственный вид наказания — штраф, что свидетельствует о невысокой оценке законодателем общественной опасности такого нарушения ПДД РФ. К их числу относятся Республика Таджикистан⁴, Республика Азербай-

джан⁵, Республика Узбекистан⁶, Республика Казахстан⁷, Кыргызская Республика⁸.

Проведенный анализ не позволил выявить доминирующий подход в оценке опасности превышения установленной скорости движения транспортных средств, что предопределило необходимость поиска других аргументов.

Дорожное движение в населенных пунктах характеризуется высокой плотностью, что предъявляет повышенные требования к водителю, его способностям по обнаружению угроз и своевременному реагированию на них, а также маневренности транспортного средства.

В связи с этим интересно изучить обусловленное повышением скорости движения транспортного средства изменение в расстоянии, которое оно пройдет с момента обнаружения угрозы водителем до момента начала принятия действий, направленных на ее устранение. Ученые пришли к выводу, что такой период составляет от 0,7 до 1,5 с [4]. Если предположить, что транспортное средство движется с максимально допустимой по общему правилу скоростью в населенном пункте — 60 км/ч, то за 1,5 с оно преодолет расстояние в 24,9 м. Если же водитель превысит установленную ско-

муқарраршудаи ҳаракат дар роҳ, қоидаҳои сабақат (пеш гузаштан), манёвр ва аз чорроҳаҳо гузаштан // Маркази миллии қонунгузори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. URL: <https://mmk.tj/content/> (дата обращения: 02.03.2025).

⁵ Azərbaycan Respublikası İnzibati Xətlər Məcəlləsinin. Məddə 328. Yolda müəyyən edilmiş hərəkət sürəti həddini aşma // Azərbaycan Respublikasının Ədliyyə Nazirliyi. URL: <https://e-qanun.az/> (дата обращения: 01.03.2025).

⁶ Ўзбекистон Республикасининг Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодекси. 1283-модда. Транспорт воситалари ҳайдовчиларининг белгиланган ҳаракат тезлигини ошириб юбориши // Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги қошидаги «Адолат» миллий ҳуқуқий ахборот маркази давлат муассасаси. URL: <https://lex.uz/> (дата обращения: 01.03.2025).

⁷ «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» Қазақстан Республикасының. 592-бап. Белгіленген жүру жылдамдығын арттыру // Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі. URL: <https://adilet.zan.kz/> (дата обращения: 02.03.2025).

⁸ Кыргыз Республикасынын Укук бузуулар жөнүндө кодекси. 187-берене. Транспорт каражаттарынын айдоочуларынын кыймылдын белгиленген ылдамдыгынан ашуусу // Кыргыз Республикасынын Укуктук маалыматтардын борборлоштурулган банкы. URL: <https://cbd.minjust.gov.kg/> (дата обращения: 02.03.2025).

¹ Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 6 января 2021 г. № 91-3. Статья 18.12. Превышение скорости движения // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. URL: <https://pravo.by/> (дата обращения: 11.11.2025).

² Türkmenistanyň kodeksi Administratiw hukuk bozulmalary hakynda. 214-nji madda. Ulag serişdelerini sügüjiler tarapyndan hereket tizliginiň artdyrylmagy // Türkmenistanyň mejlisi. URL: <https://mejlis.gov.tm/> (дата обращения: 01.03.2025).

³ Кодекс Украины об административных правонарушениях от 7 декабря 1984 г. № 8073-X. Статья 122. Превышение установленных ограничений скорости движения, проезд на запрещающий сигнал регулирования дорожного движения и нарушение других правил дорожного движения // ИС «Параграф». URL: <https://online.zakon.kz/> (дата обращения: 11.11.2025).

⁴ Кодекси ҳуқуқвайронкунии маъмурии Ҷумҳурии Тоҷикистон. Моддаи 325. Риоя накардани суръати

рость движения транспортных средств на 20 км/ч, то это расстояние увеличится на 8,4 м и составит уже 33,3 м. При превышении установленной скорости движения транспортных средств на 60 км/ч указанное расстояние увеличится вдвое и составит 49,9 м. Нетрудно заметить, что расстояние, проходимое транспортным средством, существенно увеличивается, что ощутимо снижает безопасность дорожного движения.

Нельзя оставить без внимания и тот факт, что дороги часто граничат с территориями, на которых расположены социальные объекты, и другими местами массового пребывания людей. Увеличение скорости движения транспортного средства снижает возможность водителя обнаруживать угрозы, возникающие в зоне его периферического зрения [5].

Кроме того, логично предположить, что превышение установленной скорости движения транспортных средств сокращает запас времени, в пределах которого водитель может оценить ситуацию для принятия оптимального решения, а значит, снижает вероятность устранения угрозы.

Следует также обратить внимание на техническую сторону вопроса — превышение установленной скорости сказывается на длине тормозного пути, а также маневренности транспортного средства.

Нельзя не учитывать и то, что активными и при этом наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются пешеходы. Здесь стоит обратиться к авторитетным исследованиям, посвященным зависимости вероятности наступления смерти или причинения тяжкого вреда здоровью от скорости движения транспортного средства в момент столкновения. Согласно полученным результатам, вероятность наступления смерти при движении транспортного средства со скоростью 20 км/ч составляет 10 %, а со скоростью 60 км/ч приближается к 100 %. Вероятность причинения тяжкого вреда здоровью при столкновении с транспортным средством, двигающимся со скоростью 30 км/ч, составляет около 10 %; со скоростью 60 км/ч также приближается к 100 % [6]. Нечего говорить о последствиях столкновения транспортного средства и пешехода при превышении установленной скорости движения на величину более 20 км/ч, но не более 60 км/ч.

Несмотря на опасность превышения установленной скорости движения транспортных средств на величину более 20 км/ч, но не более 40 км/ч, быстро находят аргументы против распространения ст. 264² УК РФ на такие нарушения ПДД РФ.

В 2024 г. было возбуждено 193,7 млн дел об административных правонарушениях, связанных с превышением скорости. Из них 95,3 % были возбуждены по факту превышения установленной скорости движения транспортных средств на величину более 20 км/ч, но не более 40 км/ч¹. Ученые справедливо утверждают, что массовая распространенность правонарушения является препятствием для его криминализации [7, с. 57]. Поэтому ответ на вопрос о расширении пределов действия ст. 264² УК РФ на указанное нарушение ПДД РФ должен быть отрицательным. Однако это не единственная причина — уголовная юстиция попросту не обладает ресурсами, которые позволили бы реализовать такой уголовно-правовой запрет. Сказанного уже достаточно, чтобы отказаться от этой идеи.

Количество нарушений ПДД РФ, выраженных в превышении установленной скорости движения транспортных средств на величину более 40 км/ч, но не более 60 км/ч, совершенных как впервые, так и повторно, существенно ниже. В 2024 г. их количество составило около 8,1 млн². Несмотря на то, что это число довольно внушительно, количество лиц, которые потенциально могут быть привлечены к уголовной ответственности, в случае расширения пределов действия ст. 264² УК РФ будет относительно невелико, ведь для этого правонарушение должно быть пресечено уполномоченным сотрудником полиции с помощью ФВФ, работающих в «ручном» режиме. Так, в 2021 г. уполномоченными сотрудниками полиции было пресечено около 44 000 таких нарушений ПДД РФ³.

Анализ правоприменительной практики позволил сделать вывод, что расширение пределов действия ст. 264² УК РФ на указанные нарушения ПДД РФ не вызовет «перегрузку» уголовной юстиции. Данный вывод основывается на следующих фактах:

¹ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.11.2025).

² Там же.

³ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 22.11.2025).

1) уголовно-процессуальное законодательство допускает возможность производства дознания по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264² УК РФ, в сокращенной форме;

2) в подавляющем большинстве случаев по делам об указанных выше преступлениях применяется особый порядок принятия судебного решения;

3) при производстве дознания по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264² УК РФ, как правило, складывается простая следственная ситуация, которая характеризуется непроблемностью, бесконфликтностью, отсутствием тактического риска и организационной неупорядоченности¹;

4) отсутствует необходимость в производстве следственных действий и иных процессуальных действий, требующих больших временных затрат.

Представляется, что расширение пределов действия ст. 264² УК РФ позволит в полной мере реализовать ее потенциал. Она будет предупреждать значительно больше нарушений ПДД РФ, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств, не допуская при этом «перегрузки» уголовной юстиции и излишней криминализации, что закономерно повлечет снижение основных показателей аварийности. Кроме того, можно ожидать снижение их «заразительного» эффекта, когда водители, наблюдающие нарушение ПДД РФ, перенимают такую модель поведения.

Эффективность ст. 264² УК РФ в предупреждении нарушений, выраженных в выезде в нарушение ПДД РФ на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, показала низкий уровень. За 2024 г. по чч. 1 и 2 ст. 264² УК РФ всего было осуждено 50 человек². На тот момент ФВФ, работающие в «ручном» режиме, уже не использовались, а значит, совершенные преступления были выражены в указанных выше нарушениях ПДД РФ. За этот же период с помощью ФВФ было выявлено 884,9 тыс. аналогичных нарушений ПДД РФ, совершенных как впервые, так и повторно³. Уже

исходя из этого можно констатировать низкую эффективность ст. 264² УК РФ.

Внимания заслуживает факт, что ежегодное снижение основных показателей аварийности ДТП, связанных с выездом в нарушение ПДД РФ на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, остается незначительным даже после введения в уголовный закон ст. 264² УК РФ. В 2023 г. и во все было отмечено их увеличение — количество ДТП возросло на 1,8 %; погибших — на 8,37 %; раненых — на 1,96 %⁴.

В 2024 г. уполномоченными сотрудниками полиции было пресечено 49 % (около 433 тыс.) из всех выявленных нарушений ПДД РФ такого рода⁵. Административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами за повторный выезд в нарушение ПДД РФ на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления было подвергнуто 10 511 человек⁶. С учетом приведенных статистических показателей возникает вопрос: возможно, законодателю в целях повышения эффективности ст. 264² УК РФ следует установить уголовную ответственность уже за повторные нарушения ПДД РФ?

В науке уголовного права нет согласия в вопросе, какой вид административной преюдиции (однократную или многократную) следует использовать при построении составов преюдицирующих преступлений. При отсутствии доминирующей позиции, которую единодушно поддерживали бы ученые, представляется верным не исключать как однократную, так и многократную преюдицию. А. Н. Добров и С. А. Баранова считают, что необ-

Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.11.2025).

⁴ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.11.2025).

⁵ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. URL: <https://нцбдд.мвд.рф/> (дата обращения: 15.11.2025).

⁶ Сводные статистические сведения о деятельности федеральных судов общей юрисдикции и мировых судей за 2024 год // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации. URL: <https://cdep.ru/> (дата обращения: 15.02.2025).

¹ Следственная ситуация // CrimLib. URL: <https://crimlib.info/> (дата обращения: 15.02.2025).

² Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2024 год // Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации. URL: <https://cdep.ru/> (дата обращения: 15.11.2025).

³ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информ.-аналит. обзор // Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел

ходимо учитывать состояние динамики и роста преступности, предполагаемые общественно опасные последствия, степень важности охраняемых общественных благ [8, с. 205]. Данная позиция предусматривает изучение вопросов, которые разрешаются при криминализации деяний, что представляется верным, ведь в этом случае речь идет как раз о ней.

Для разрешения обозначенной проблемы первоочередную необходимость приобретает определение наличия или отсутствия общественной опасности второго последовательно совершенного нарушения ПДД РФ (ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ). Деяния, составляющие объективную сторону составов административных правонарушений и преступлений, предусмотренных, соответственно, ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и ч. 1 ст. 264² УК РФ, идентичны, а значит, нет отличий и в «зарядах» общественной опасности, которые они несут. Гораздо интереснее вопрос о разнице «зарядов» общественной опасности личности. Последняя, как уже было сказано ранее, познается через общественно опасное поведение, которое представляет собой юридически значимые противоправные акты [3, с. 64]. При оценке общественно опасного поведения может учитываться множество факторов, однако нормативное отражение в диспозиции нормы, предусматривающей ответственность за совершение преюдицирующего преступления, находят три его характеристики: качественная — общественная опасность противоправных актов, составляющих общественно опасное поведение; количественная — количество противоправных актов; временная — период между первым и последним противоправным актом. Последние две характеристики целесообразнее рассматривать в совокупности как плотность правонарушений — количество правонарушений, совершенных за определенный отрезок времени. Конфигурация данных характеристик определяет «заряд» общественной опасности личности.

Если сравнить характеристики общественно опасного поведения, которое отражено в признаках субъекта ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и ч. 1 ст. 264² УК РФ, то можно прийти к неожиданным выводам. Качественная характеристика будет идентична, потому что их объективные признаки совпадают. Отличие состоит в плотности правонарушений. В первом случае лицо допускает два правонарушения в течение 1 года 6 месяцев. Данный период определен максимальным сроком наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, который составляет

6 месяцев, и сроком административной наказанности — 1 год с момента исполнения наказания. Во втором случае лицо допускает три правонарушения за 2 года 6 месяцев. В данной ситуации к указанному выше сроку прибавляется 1 год, потому как привлечение к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 264² УК РФ возможно при наличии действующего наказания в виде лишения права управления транспортными средствами за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, которое составляет 1 год.

Плотность противоправных актов в первом случае незначительно выше, чем во втором. Из сказанного следует, что при совершении правонарушения, предусмотренного ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, лицо демонстрирует даже несколько большую общественную опасность, чем при совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264² УК РФ. Конечно, нам могут возразить, ведь в одной ситуации очередному противоправному акту предшествует однократное привлечение к административной ответственности, а в другой — двукратное. Однако вид юридической ответственности не меняется, в связи с чем данное обстоятельство не может свидетельствовать о существенном увеличении общественной опасности личности. Таким образом, деяния, предусмотренные ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ и ч. 1 ст. 264² УК РФ, обладают почти идентичной общественной опасностью.

С учетом сказанного полагаем, что криминализация повторного факта нарушений ПДД РФ может рассматриваться как вполне реальный путь преодоления низкой эффективности ст. 264² УК РФ. Аргументы в защиту данной позиции будут схожи с теми, что мы приводили ранее, — в новой редакции ст. 264² УК РФ будет предупреждать значительно больше нарушений ПДД РФ, не допуская при этом «перегрузки» уголовной юстиции и излишней криминализации, что закономерно повлечет снижение основных показателей аварийности, а также «заразительного» эффекта таких нарушений.

Следующая проблема связана с тем, что законодатель в ч. 1 ст. 264² УК РФ строго не определил временную характеристику общественно опасного поведения — период, в течение которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности, а поставил его в зависимость от срока наказания. Это в свою очередь привело к тому, что формально под действие ч. 1 ст. 264² УК РФ довольно часто попадают деяния, общественная опасность которых сомнительна.

Субъектом названного преступления является лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ. Указанный период «по умолчанию» равняется сроку административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, который составляет 1 год. По истечении данного срока лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности.

Представляется, что вновь совершенное в течение 1 года нарушение ПДД РФ лицом, подвергнутым административному наказанию за повторное аналогичное нарушение, свидетельствует об общественной опасности личности, потому как высокая плотность таких деяний указывает на наличие антиобщественной установки. Однако в отдельных случаях указанный период может увеличиваться. Причиной тому может послужить, например, негативное поведение лица после его привлечения к административной ответственности, выраженное в неисполнении обязанности в течение трех рабочих дней сдать соответствующие документы в уполномоченный орган. В этом случае исчисление срока административного наказания приостанавливается до дня сдачи документов. Лицо может не исполнять такую обязанность на протяжении довольно длительного времени.

Общественная опасность личности проявляется в общественно опасном поведении, характеризующемся относительно высокой плотностью образующих его правонарушений. В случаях когда общественно опасное поведение составляют значительно удаленные друг от друга во времени противоправные акты, плотность правонарушений будет низкой. Низкая плотность правонарушений свидетельствует о небольшой общественной опасности личности. В этом случае и возникает вопрос о возможности признания деяния, содержащего признаки преюдицирующего преступления, малозначительным.

Так, из приговора Емельяновского районного суда Красноярского края от 23 января 2023 г. № 1-81/2023 следует, что постановлением мирового судьи от 10 декабря 2020 г. М. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, и подвергнут административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами (постановление вступило в силу 21 декабря 2020 г.). Обязанность по сдаче

в трехдневный срок соответствующих документов в уполномоченный орган не выполнил. 19 сентября 2022 г. М., будучи лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, допустил аналогичное нарушение ПДД РФ. Его действия были квалифицированы по ч. 1 ст. 264² УК РФ¹.

В приведенном примере временной промежуток между предикатным административным правонарушением и деянием, образующим объективную сторону указанного преступления, был почти в два раза дольше, чем установленный законодателем «по умолчанию» период, в течение которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности, а значит, есть основания задаться вопросом о возможности признания такого деяния малозначительным. Кроме того, заметим, что само по себе неисполнение обязанности по сдаче соответствующих документов в уполномоченный орган не свидетельствует о сохранении общественной опасности личности. Лицо может годами не садиться за руль транспортного средства перед очередным нарушением ПДД РФ либо управлять транспортным средством, не допуская нарушений.

Оставлять данную проблему без внимания нельзя, поскольку приведенный пример из судебной практики далеко не единственный². При этом вопросы, связанные с малозначительностью деяния в правоприменительной практике, вызывают сложности, а иногда вовсе не поднимаются (в том числе в приведенных судебных решениях). Особенно это актуально, когда речь идет о деяниях, содержащих признаки состава преюдицирующего преступления, которые граничат по степени обще-

¹ Приговор Емельяновского районного суда Красноярского края от 23 января 2023 г. № 1-81/2023 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 03.09.2025).

² Приговор Геленджикского городского суда Краснодарского края от 8 ноября 2022 г. по делу № 1-643/2022 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 03.09.2025); Приговор Белореченского районного суда Краснодарского края от 25 мая 2023 г. по делу № 1-260/2023 // Там же; Приговор Дербентского районного суда Республики Дагестан от 15 февраля 2023 г. № 1-17/2023 // Там же; Приговор Оричевского районного суда Кировской области от 15 июня 2023 г. № 1-49/2023 // Там же; Приговор Кузнецкого районного суда Пензенской области от 20 июня 2023 г. № 1-199/2023 // Там же; Приговор Можгинского районного суда Удмуртской Республики от 29 мая 2023 г. по делу № 1-173/2023 // Там же.

ственной опасности с административными правонарушениями.

Из вышесказанного следует, что законодателю необходимо установить строгий период, в течение которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности. В действующей редакции ч. 1 ст. 264² УК РФ такой срок «по умолчанию» составляет 1 год. В связи с этим полагаем возможным установить строгий временной промежуток сроком на 1 год с момента вступления в законную силу решения по делу о предикатном административном правонарушении.

Подводя итоги, заключим, что в действующей редакции ст. 264² УК РФ малоэффективна, содержит формулировки, которые могут вызвать в правоприменительной практике существенные затруднения.

В целях повышения эффективности уголовно-правовых запретов, предусмотренных ст. 264²

УК РФ, необходимо криминализировать повторный факт нарушений ПДД РФ, выраженных в превышении установленной скорости движения транспортных средств на величину более 40 км/ч или выезде в нарушение ПДД РФ на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления.

Для исключения в правоприменительной практике сложных вопросов, связанных с возможностью признания деяний, содержащих признаки преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264² УК РФ, малозначительными в связи с низкой плотностью правонарушений законодателю следует установить строго определенный срок, в течение которого лицо может быть привлечено к уголовной ответственности, — 1 год с момента вступления в законную силу решения по делу об административном правонарушении.

1. Богданов А. В. Административная преюдиция в уголовном праве России: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2019. 251 с.

2. Мальков С. М. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами: возможные проблемы и прогнозы // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики. Красноярск: Сиб. юрид. ин-т МВД России, 2022. С. 192—195.

3. Мирошниченко Д. В. Преюдиция в уголовном праве России: теоретико-прикладное исследование: монография. Москва: Юрлитинформ, 2022. 208 с.

4. Drivers' reaction time research in the conditions in the real traffic / P. Drożdźziel, S. Tarkowski, I. Rybicka, R. Wrona // Research gate. URL: <https://www.researchgate.net/> (дата обращения: 29.01.2025).

5. Influence of age, speed and duration of monotonous driving task in traffic on the driver's useful visual field / J. Rogé, T. Pébayle, E. Lambilliotte [et al.] // Science Direct. URL: <https://www.sciencedirect.com/> (дата обращения: 16.02.2025).

6. Exploration of vehicle impact speed injury severity relationships for application in safer road design / C. Jurewicz, A. Sobhani, J. Woolley [et al.] // Core. URL: <https://core.ac.uk/> (дата обращения: 18.02.2025).

7. Прокументов Л. М. Криминологические условия криминализации и декриминализации

1. Bogdanov A. V. Administrative prejudice in the criminal law of Russia. Dissertation of candidate of juridical sciences. Moscow; 2019: 251. (In Russ.).

2. Malkov S. M. Criminal liability for violating traffic regulations rules by a person subjected to administrative punishment and deprived of the right to drive vehicles: potential problems and predictions. In: Topical problems of fighting crime: issues of theory and practice. Proceedings of the XXV International scientific-practical conference, 7—8 April 2022, Krasnoyarsk. Krasnoyarsk: Siberian Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia; 2022: 192—195. (In Russ.).

3. Miroshnichenko D. V. Prejudice in the criminal law of Russia: theoretical and applied research. Monograph. Moscow: YurLitinform; 2022: 208. (In Russ.).

4. Drożdźziel P., Tarkowski S., Rybicka I., Wrona R. Drivers' reaction time research in the conditions in the real traffic. In: Research gate. Available from: <https://www.researchgate.net>. Accessed: 29 January 2025. (In Eng.).

5. Rogé J., Pébayle T., Lambilliotte E. (et al.) Influence of age, speed and duration of monotonous driving task in traffic on the driver's useful visual field. In: Science Direct. Available from: <https://www.sciencedirect.com>. Accessed: 16 February 2025. (In Eng.).

6. Jurewicz C., Sobhani A., Woolley J. (et al.) Exploration of vehicle impact speed injury severity relationships for application in safer road design. Core. Available from: <https://core.ac.uk>. Accessed: 18 February 2025. (In Eng.).

деяний // Вестник Томского государственного университета. Право. 2012. № 4 (6). С. 56—62.

8. Добров А. Н., Баранова С. А. Институт административной преюдиции: понятие, сущность, техника // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2020. № 2 (93). С. 202—208.

Первухин Александр Сергеевич,
преподаватель кафедры уголовного права
Уральского юридического института
МВД России;
ann.alexandr@mail.ru

7. Prozumentov L. M. Criminological conditions of criminalization and decriminalization of acts. Tomsk State University Journal of Law, 56—62, 2012. (In Russ.).

8. Dobrov A. N., Baranova S. A. Institute of administrative prejudice: concept, essence, technique. Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 202—208, 2020. (In Russ.).

Pervukhin Alexander Sergeevich,
lecturer at the department of criminal law
of the Ural Law Institute
of the Ministry of the Interior of Russia;
ann.alexandr@mail.ru

Статья поступила в редакцию 03.03.2025; одобрена после рецензирования 05.03.2025; принята к публикации 17.11.2025.

The article was submitted 03.03.2025; approved after reviewing 05.03.2025; accepted for publication 17.11.2025.

* * *