

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Сибирский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра государственно-правовых дисциплин

Направление подготовки 40.04.01 Юриспруденция
(профиль образовательной программы - Раскрытие и расследование
преступлений органами внутренних дел)
заочная форма обучения, набор 2023 года

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по теме:

«Роль преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям
в сфере безопасности дорожного движения»

Выполнил:

Слушатель группы М 2311

ст. лейтенант полиции

Подрезов Максим Юрьевич

Руководитель

доцент кафедры государственно-
правовых дисциплин

кандидат юридических наук

Тетерятников Николай Юрьевич

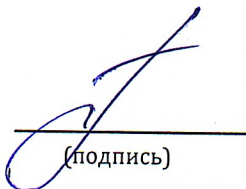
Дата защиты:

«4» декабря 2025 г.

Оценка: хорошо

Председатель ГЭК

полковник юстиции
(специальное звание)


(подпись)

Е.А. Бендаренко
(инициалы, фамилия)

Красноярск 2025

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Сибирский юридический институт Министерства
внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра государственно-правовых дисциплин

Направление подготовки 40.04.01 Юриспруденция
(профиль образовательной программы - Раскрытие и расследование
преступлений органами внутренних дел)
заочная форма обучения, набор 2023 года

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по теме:

«Роль преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям
в сфере БДД»

Выполнил:
Слушатель
учебной группы М 2311
ст. лейтенант полиции
Подрезов Максим Юрьевич

Руководитель
доцент кафедры государственно-
правовых дисциплин
кандидат юридических наук
Тетерятников Николай Юрьевич

Дата защиты:

«__» _____ 2025 г.

Оценка: _____

Председатель ГЭК

(специальное звание)

(подпись)

(инициалы, фамилия)

Красноярск 2025

Оглавление

Введение	2
Глава 1. Теоретические аспекты роли преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям в сфере БДД.....	6
1.1. Понятие преюдиции в юридическом контексте, ее виды и влияние на процесс доказывания.....	6
1.2. Роль преюдиции в обеспечении правовой определенности и последовательности в разбирательствах, связанных с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения	9
Глава 2. Влияние преюдиции на ответственность за транспортные правонарушения	16
2.1. Административная и уголовная ответственность за нарушение в сфере безопасности дорожного движения	17
2.2. Влияние преюдиции как механизма профилактики для грубых административных правонарушений, входящих в составы транспортных преступлений.....	21
Глава 3. Проблемы и перспективы использования преюдиции в разбирательствах, связанных с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения.....	26
3.1. Актуальные проблемы применения преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям в сфере БДД.....	27
3.2. Рекомендации и предложения по усилению роли преюдиции в составах транспортных преступлений как профилактической меры нарушений в сфере безопасности дорожного движения	42
Заключение	46
Список использованной литературы.....	50

Введение

Современное развитие правовой системы Российской Федерации связано с повышением требований к качеству и эффективности деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Рост количества транспортных средств, интенсивность движения, увеличение числа дорожно-транспортных происшествий обуславливают необходимость не только совершенствования профилактической работы, но и повышения уровня правоприменительной деятельности, направленной на установление истины по делам об административных правонарушениях и преступлениях в сфере безопасности дорожного движения. В этой связи особое значение приобретает институт преюдиции, обеспечивающий стабильность правовых позиций и способствующий процессу доказывания.

Актуальность темы исследования определяется тем, что правонарушения в сфере безопасности дорожного движения занимают одно из ведущих мест в структуре административных дел и уголовных преступлений. По данным официальной статистики, только в 2024 году в России было зарегистрировано около 131,6 тыс. дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими¹. В результате дорожно-транспортных происшествий погибли более 14,4 тыс. человек, а свыше 164 тыс. получили ранения². Масштаб последствий подтверждает системный характер проблемы и необходимость комплексного изучения нарушений, влияющих на состояние безопасности дорожного движения. В условиях такой нагрузки на правоохранительные органы использование преюдициальных фактов становится важнейшим инструментом процессуальной экономии и эффективного установления обстоятельств дела. Однако на практике применение института преюдиции вызывает ряд проблем: наблюдается непоследовательность судебной практики, отсутствует единый подход к

¹<https://www.statista.com/statistics/1154225/russia-number-of-transport-injury-accidents/>

² <https://www.statista.com/statistics/1148015/lethal-and-injury-transport-accidents-in-russia/?srsltid=AfmBOooUutjTmsOScUwkETU52GTR6Dju5Zxqb2QA3MuG2JNb-2ulUgKL>

соотношению преюдиции и принципа непосредственности доказывания, существуют пробелы в законодательном регулировании.

Степень научной разработанности проблемы. В отечественной юридической науке вопросам преюдиции посвящены труды таких авторов, как М.С. Строгович, В.М. Савицкий, Л.В. Головкин, А.Я. Гинзбург, а также современных исследователей в области административного и уголовного процесса. Вместе с тем комплексных работ, затрагивающих именно специфику применения преюдиции в делах о правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, сравнительно немного, что подчеркивает необходимость дальнейших исследований.

Цель работы – проанализировать сущность и роль преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения.

Задачи:

1. Раскрыть понятие преюдиции.
2. Рассмотреть роль преюдиции в обеспечении правовой определённости и последовательности в разбирательствах, связанных с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения.
3. Рассмотреть административную и уголовную ответственность за нарушение в сфере безопасности дорожного движения.
4. Сформулировать влияние преюдиции как механизма профилактики для грубых административных правонарушений входящих в составы транспортных преступлений.
5. Разработать рекомендации и предложения по усилению роли преюдиции в составах транспортных преступлений как профилактической меры нарушений в сфере безопасности дорожного движения.

Значимость темы исследования обусловлена тем, что в процессе доказывания по правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения возникает необходимость уточнения законодательного определения преюдиции. Сотрудникам органов внутренних дел важно знать,

что такое преюдиция и какой вид она имеет в административной практике, для того чтобы понимать особенности привлечения к уголовной ответственности за совершение определённых правонарушений

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в процессе доказывания по делам о правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения.

Предмет исследования – правовое регулирование и практика применения института преюдиции в процессе доказывания по делам данной категории.

Методологическая основа исследования базируется на диалектическом методе познания, а также общенаучных (анализ, синтез, индукция, дедукция, сравнение, обобщение) и частно-научных методах (сравнительно-правовой, формально-юридический, системный).

Теоретическая основа – труды ученых в области уголовного процесса, административного права и процессуальной теории доказывания.

Нормативная база – Кодекс об административных правонарушениях РФ, Уголовно-процессуальный кодекс РФ, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 16.07.2025) «О Правилах дорожного движения» и иные нормативные правовые акты, регулирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Эмпирическая база – материалы судебной практики по делам о правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения.

Структура работы определяется целью и задачами исследования и состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы.

Глава 1. Теоретические аспекты роли преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения

1.1. Понятие преюдиции в юридическом контексте, ее виды и влияние на процесс доказывания

Понятие преюдиции в юридическом контексте является многоаспектным. Преюдиция – это обстоятельства, установленные вступившим в законную силу правоприменительным актом по иному делу. Преюдиция является частью процесса доказывания, ее основная задача – обеспечить стабильность правоприменительных актов³. Ведь обстоятельства, установленные правоприменительным актом, не могут доказываться повторно или опровергаться при рассмотрении взаимосвязанных дел. Подобное свойство правоприменительных актов активно используется сторонами. Некоторые участники иногда специально инициируют правоприменительный спор, лишь бы установить в правоприменительном акте ряд преюдициальных обстоятельств, которые можно использовать в другом, более важном и серьезном процессе. Однако у свойств преюдициальности есть своя специфика применения. Особенно это касается вопросов возможности опровержения фактов, установленных ранее, а также распространения свойства преюдициальности правоприменительных актов на новых участников спора⁴.

Существуют разные типы преюдиции. Внутритраслевая преюдиция возникает, когда орган, рассматривающий, скажем, материалы уголовного дела, должен принять как данность факты или юридические оценки, установленные другим органом или судом в аналогичном процессе.

³ Уголовное право. Семестр I : учебник для вузов / ответственные редакторы И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 37

⁴ Боровиков, В. Б. Уголовное право: учебник / В. Б. Боровиков, А. А. Смердов ; под редакцией В. Б. Боровикова. — 7-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 117

Сейчас закон позволяет проводить судебные процессы в особом порядке, если обвиняемый согласен с обвинением (глава 40 Уголовно-процессуального кодекса РФ) или заключено досудебное соглашение о сотрудничестве (глава 40.1 Уголовно-процессуального кодекса РФ). Такие дела рассматриваются без изучения доказательств (статья 316 Уголовно-процессуального кодекса РФ). Часто дела лиц, заключивших досудебное соглашение, или тех, кто согласен с обвинением, являются частью больших дел с несколькими участниками. Их выделяют в отдельные процессы. Но даже если уголовное дело рассмотрено в упрощенном порядке и без споров, приговор по нему порождает полноценную преюдицию, а не упрощенную⁵.

Решение, принятое по отдельному эпизоду, заранее определяет исход основного разбирательства. Обвиняемые теряют возможность спорить с обстоятельствами дела, формой вины, мотивами, юридической квалификацией действий, а еще с типом и объемом ущерба, так как все это уже определено предыдущим решением.

Получается, что обвиняемые, чье дело разделили и рассмотрели упрощенно, оказываются в ловушке. Основное дело все равно нужно рассматривать на заседании, несмотря на приговор по упрощенному эпизоду. Но само разбирательство по существу будет бессмысленным, потому что выводы суда не могут противоречить прежнему приговору. В итоге, обвиняемых по основному делу осудят, опираясь на доказательства следствия, которые не проверялись в суде, но получили преюдициальный статус. Это довольно сложная ситуация с юридической точки зрения. Вот пример:

Предположим, в деле о контрабанде культурных ценностей защита убеждена (и у нее есть доказательства, например, мнения экспертов), что предметы не были культурными ценностями. Но следствие с этим не согласно. При этом, в деле подельника, которое выделили и рассмотрели в

⁵ Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 241

особом порядке, эти же предметы признали культурными ценностями (потому что подсудимый согласился, и доказательства не изучались). Суд, который разбирает основное дело, даже если согласится с защитой и получит экспертизу в ее пользу, все равно не сможет принять оправдательные аргументы из-за преюдиции предыдущего приговора.

В итоге получается, что основное разбирательство становится простой формальностью, ведь все важные обстоятельства, которые нужно доказать по статье 73 Уголовно- процессуального кодекса РФ, уже известны, и их никак не получится пересмотреть⁶.

Хотя в приговоре по отдельному делу лица, привлекаемые к ответственности по основному делу, будут фигурировать как неустановленные (так как нельзя заранее решать вопрос об ответственности тех, кто не участвует в деле), суду, рассматривающему их дело, останется просто распределить фамилии осужденных по мере уменьшения срока заключения, не особо вникая в детали.

На долю основного дела выпадает лишь исследование причастности остальных подсудимых к совершению преступления.

В деле, которое будет опираться на преюдицию ранее вынесенного в особом порядке приговора, выхолащивается суть судебного разбирательства – состязательность, беспристрастная оценка доказательств и пр.⁷

Поэтому право подсудимых на защиту, на объективное рассмотрение своего дела судом будет нарушено. Повлиять на приговор, вынесенный в особом порядке, а в дальнейшем и обжаловать его фигуранты основного дела не смогут.

Важно и то, что выстраивание позиции в каждом судебном процессе должно быть фундаментальным⁸.

⁶ Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 242

⁷ Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 243

Не исключено, что впоследствии придется обратиться к решению по данному делу в рамках рассмотрения другого судебного спора с тем же лицом.

Преюдиция обеспечивает быстрое рассмотрение дела по существу и избавляет от дополнительного установления и проверки фактов, исключает затягивание судебного процесса.

Итак, преюдиция касается только установления фактов, а не их оценки. Априори правоприменитель должен уважать правовые выводы другого органа, когда в споре участвовали те же лица и не давать без веских на то причин иной правовой оценки обстоятельствам, но следует помнить, об отличии правила об оценке от жесткого правила об установлении обстоятельств, т.е. фактов.

1.2. Роль преюдиции в обеспечении правовой определенности и последовательности в разбирательствах, связанных с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения

Роль преюдиции в обеспечении правовой определенности и последовательности в разбирательствах, связанных с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения, высока.

В современных условиях возрастания количества дел, касающихся дорожно-транспортных происшествий, нарушений Правил дорожного движения и иных противоправных действий в указанной сфере, преюдиция выполняет функцию не только процессуально-правового инструмента, но и механизма поддержания стабильности правоприменительной практики. Сама

⁸ Лютягина, Е. А. Административное право России. Курс в схемах и таблицах : учебник для вузов / Е. А. Лютягина, А. М. Волков ; под общей редакцией Е. А. Лютягиной. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 205

категория преюдиции тесно связана с принципами законности, справедливости и равенства участников процесса перед законом и судом⁹.

Прежде всего, необходимо отметить, что преюдиция — это признание юридической силы фактов и обстоятельств, установленных вступившими в законную силу правоприменительными решениями по ранее рассмотренным делам. Таким образом, повторное доказывание фактов, уже подтвержденных или **опровергнутых**, исключается, что способствует экономии процессуального времени и ресурсов, а также предотвращает противоречивость в правоприменении. В делах о нарушениях в сфере безопасности дорожного движения данное свойство играет ключевую роль, так как рассматриваемые факты зачастую носят характер массовых, типичных и многократно повторяющихся¹⁰.

Особое значение преюдиция приобретает в связи с необходимостью разграничения административной и уголовной ответственности при дорожно-транспортных происшествиях. Например, при установлении факта нарушения Правил дорожного движения в рамках административного производства соответствующее обстоятельство не нуждается в повторном доказывании в случае возбуждения уголовного дела по факту причинения тяжкого вреда здоровью или смерти в результате дорожно-транспортного происшествия. Это гарантирует не только логическую последовательность в цепочке процессуальных решений, но и укрепляет доверие к правоохранительной системе, исключая ситуацию, при которой одно и то же обстоятельство может быть по-разному оценено различными судебными органами государства.

Важным значением преюдиции является то, что она препятствует формированию правоохранительных ошибок в будущем, поскольку

⁹ Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 244

¹⁰ Стахов, А. И. Административное право России : учебник для вузов / А. И. Стахов, П. И. Кононов. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 86

исключает возможность противоположных выводов по одному и тому же факту. Рассмотрим ситуацию: водитель привлекается к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Если факт нахождения лица в состоянии алкогольного опьянения установлен вступившим в силу судебным решением, то в дальнейшем, при рассмотрении другого дела, связанного с тем же событием, суд уже не вправе ставить этот факт под сомнение. Таким образом, создается устойчивая база для вынесения решений, что повышает уровень предсказуемости правоприменительной практики¹¹.

Правовая определенность, обеспечиваемая преюдицией, имеет значение и для участников дорожного движения как потенциальных субъектов ответственности. Осознавая, что обстоятельства, однажды установленные будут иметь юридическое значение и в других процессах, лица формируют представление о последовательности и неизбежности правовых последствий. Это оказывает воспитательное и превентивное воздействие, способствует более ответственному отношению к соблюдению Правил дорожного движения.

Особое внимание стоит уделить вопросу единства правоприменительной практики. Нередко дела, связанные с нарушениями в сфере дорожного движения, рассматриваются судами различных уровней, начиная от мировых судей и заканчивая судами субъектов Федерации. Если отсутствует механизм, обеспечивающий согласованность и преемственность в оценке фактов, возникает риск разнотолков и противоречий. Преюдиция же является тем инструментом, который препятствует подобным расхождениям. Она связывает все инстанции с выводами, сделанными ранее, что укрепляет правовую систему в целом.

Следует отметить и аспект процессуальной экономии. В условиях значительной нагрузки на судебные и правоохранительные органы, особенно

¹¹ Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 246

в сфере дел о нарушениях Правил дорожного движения, где ежегодно рассматриваются сотни тысяч материалов, преюдиция позволяет сократить дублирование процессуальных действий, исключая повторное исследование уже установленных фактов. Это ускоряет производство по делам и способствует более рациональному распределению ресурсов правоохранительной системы.

Однако нельзя не отметить, что преюдиция также ставит перед правоприменителем определенные вызовы. Возникают ситуации, когда факты, установленные ранее, могут быть подвергнуты сомнению с точки зрения полноты исследования доказательств или их допустимости. В этом случае государственные органы ограничены в возможности повторной проверки, что может привести к закреплению ошибочных выводов. В частности, если в административном производстве было допущено нарушение процессуальных норм при фиксации факта правонарушения (например, при освидетельствовании водителя на состояние опьянения), но решение вступило в законную силу, то в дальнейшем этот факт будет иметь преюдициальное значение. Таким образом, обеспечивая правовую определенность, преюдиция иногда может препятствовать **достижению справедливости**¹².

Тем не менее законодатель и правоприменительная практика стремятся к балансированию данных интересов. В российской правовой системе закреплены механизмы пересмотра судебных решений, включая апелляционное и кассационное обжалование, что снижает риск закрепления ошибочных фактов. Поэтому преюдиция, несмотря на возможные недостатки, в конечном итоге выступает гарантом устойчивости и последовательности правоприменительной практики.

В контексте дел о безопасности дорожного движения преюдиция также тесно связана с задачами профилактики. Единообразие

¹² Стахов, А. И. Административное право России : учебник для вузов / А. И. Стахов, П. И. Кононов. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 87

правоприменительных решений, подкрепленное обязательной силой установленных фактов, формирует в обществе убежденность в том, что правонарушения в данной сфере не остаются безнаказанными, а привлечение к ответственности происходит на основе последовательного и справедливого подхода. Таким образом, достигается важный эффект укрепления дисциплины участников дорожного движения и снижения уровня правонарушений.

Необходимо подчеркнуть, что значение преюдиции выходит за рамки чисто процессуального аспекта и затрагивает более широкую правовую политику. В условиях, когда дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смертности и травматизма в России, обеспечение предсказуемости правоприменительных решений и последовательности в правоприменении становится важнейшим фактором укрепления общественной безопасности. Так, согласно статистике, в 2024 году в России было зарегистрировано около 131,6 тыс. дорожно-транспортных происшествий¹³. При этом число погибших в транспортных авариях достигло примерно 14,4 тыс. человек¹⁴.

Эти сведения говорят о серьёзности проблемы и показывают, что чёткое и последовательное применение Правил дорожного движения может заметно смягчить последствия аварий. Это касается и профилактики, и ответственности нарушителей. Правоприменительная практика, опирающаяся на прецеденты, устанавливает общие критерии оценки действий на дороге, что позволяет создать понятные правовые ориентиры.

Таким образом, роль преюдиции в обеспечении правовой определенности и последовательности в делах о нарушениях в сфере безопасности дорожного движения проявляется в нескольких аспектах: исключение противоречивости правоприменительных решений, укрепление

¹³ Number of transportation accidents in Russia from 2023 to 2024 - URL: <https://www.statista.com/statistics/1154225/russia-number-of-transport-injury-accidents/>

¹⁴ Number of deaths in transportation accidents in Russia in 2024 – URL: <https://www.statista.com/statistics/1148015/lethal-and-injury-transport-accidents-in-russia/>

доверия к правоохранительной системе, экономия процессуальных ресурсов, повышение превентивного воздействия права и формирование единых стандартов правоприменения. Несмотря на определенные сложности, связанные с риском закрепления ошибочных фактов и не верного толкования, преюдиция остается важнейшим правовым инструментом, обеспечивающим стабильность и предсказуемость **правоприменительной** практики в столь социально значимой сфере, как безопасность дорожного движения.

Важную роль в развитии института преюдиции играет практика Конституционного Суда РФ, которая определила границы и природу преюдиции между видами судопроизводства. Ниже приведена схема ключевых решений Конституционного суда РФ, отражающая эволюцию его подхода.

Таблица 1 - Схема правовых позиций Конституционного суда

РФ

№	Реквизиты	Краткое содержание позиции Конституционного суда РФ
1	Постановление КС РФ от 21.12.2011 № 30-П	В решении по жалобе Власенко Суд признал преюдициальное значение обстоятельств, установленных вступившим в силу решением суда гражданского разбирательства, для участников уголовного процесса. Конституционный суд РФ указал, что такие факты «признаются без дополнительной проверки» (статья 90 Уголовно-процессуального кодекса РФ) и оговорил баланс между общеобязательностью судебных решений и независимостью судов ¹⁵ .

¹⁵ Постановление Конституционного Суда РФ от 21.12.2011 № 30-П По делу о проверке конституционности положений статьи 90 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобой граждан В.Д. Власенко и Е.А. Власенко

2	Определение КС РФ от 23.07.2020 № 1898-О	Суд подтвердил, что решения гражданских и арбитражных судов, хотя и имеют преюдициальное значение, не обязательно предрешают выводы в уголовном процессе о виновности или наличии преступления. То есть, даже установленная в гражданском порядке имущественная сделка или факты могут быть вновь исследованы в уголовном деле ¹⁶ .
3	Постановление КС РФ от 25.12.2023 № 60-П	Рассматривается конституционность части 3 статьи 69 АПК РФ. КС отметил, что арбитражный суд не вправе игнорировать преюдицию, когда обстоятельства уже установлены в вступившем в законную силу решении суда общей юрисдикции (например, об истечении срока исковой давности), если это касается тех же сторон и фактов. При этом Суд подчеркивает, что преюдиция — не абсолютна, и должны быть предусмотрены способы её опровержения ¹⁷ .
4	Постановление от 19 ноября 2024 г. № 53-П	Говорит о том, что преюдиция используется для исключения конфликта между судебными актами, обеспечения стабильности и правовой определённости ¹⁸ .

¹⁶ Определение Конституционного Суда РФ от 23.07.2020 № 1898-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Карамзина Кантемира Феликсовича на нарушение его конституционных прав статьями 90 и 125 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»

¹⁷ Постановление Конституционного Суда РФ от 25.12.2023 N 60-П «По делу о проверке конституционности статьи 809 Гражданского кодекса Российской Федерации и части 3 статьи 69 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина С.В. Филатова»

¹⁸ Постановление От 19 Ноября 2024 Г. № 53-п По Делу О Проверке Конституционности Положения Пункта 1 Статьи 152 Гражданского Кодекса Российской Федерации В Связи С Жалобой Гражданки Е.в. Боголюбской

Глава 2. Влияние преюдиции на ответственность за транспортные правонарушения

2.1. Административная и уголовная ответственность за нарушение в сфере безопасности дорожного движения

Административная ответственность – это способ, которым государство влияет на тех, кто не соблюдает правила в сфере управления в различных областях жизни общества¹⁹.

Административная ответственность – это один из видов взысканий. Её применяют в том числе к тем, кто нарушил правила дорожного движения.

В статье 2.2.1 Кодекса административных правонарушений РФ даётся определение административной ответственности. Там она рассматривается как способ государственного воздействия на тех, кто совершил правонарушение, предусмотренное Кодекса административных правонарушений РФ²⁰.

В 12-й главе Кодекса административных правонарушений РФ собраны статьи, которые описывают, при каких условиях и за что именно участники дорожного движения несут ответственность, а также какое наказание за это полагается.

Если говорить просто, то дело о нарушении Правил дорожного движения проходит так:

1. Фиксируется нарушение.
2. Принимают меры для обеспечения производства по делу.
3. Собирают доказательства вины.
4. Оформляют протокол о нарушении.
5. Рассматривают дело и выносят решение.
6. Если кто-то не согласен, решение можно обжаловать.

¹⁹ Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. — 13-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 112

²⁰ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 102

По Кодексу административных правонарушений РФ, первые четыре шага делают сотрудники Госавтоинспекции МВД России, так как это входит в их обязанности. Они же и рассматривают дела об административных нарушениях.

Но, если за нарушение Правил дорожного движения грозит арест или лишение прав, то дело рассматривает уже судья²¹.

Последний шаг – обжалование решений по административным делам, включая жалобы через суд и внутренний контроль. По законам России, к ответственности за нарушения Правил дорожного движения привлекаются как обычные люди (граждане РФ, иностранцы, лица без гражданства), так должностные лица, а так же предприниматели, и даже компании (юридические лица).

Ответственность за такие нарушения устанавливается как на уровне страны, так и в отдельных регионах.

Кодекс административных правонарушений РФ определяет, как рассматриваются эти дела, а так же защищает права участников процесса. В статье 4.5 Кодекса административных правонарушений РФ указаны сроки давности: если они прошли, наказывать нарушителя уже нельзя. Обычно это 2 месяца для дел, которые ведут должностные лица, и 3 месяца – для дел, рассматриваемых в суде.

Но для некоторых нарушений из главы 12 Кодекса административных правонарушений РФ эти сроки больше – до 1 года (например, за управление транспортным средством в состоянии опьянения). Поэтому, чтобы понять, обосновано ли привлечь к ответственности за нарушение Правил дорожного движения, всегда нужно проверять, не истек ли срок давности по статье 4.5.²²

Протокол о нарушении Правил дорожного движения составляется при административном правонарушении. Согласно статье 28.2 Кодекса

²¹ Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. — 13-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 114

²² Лютягина, Е. А. Административное право России. Курс в схемах и таблицах : учебник для вузов / Е. А. Лютягина, А. М. Волков ; под общей редакцией Е. А. Лютягиной. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 207

административных правонарушений РФ, если выявлено нарушение по главе 12 Кодекса административных правонарушений РФ, сотрудник Госавтоинспекции оформляет протокол. Но есть исключения, когда протокол не нужен. Например, если нарушение зафиксировала камера в автоматическом режиме. Или если инспектор выявил нарушение, за которое положено предупреждение или штраф, и нарушитель согласен с этим²³.

Процедура оформления административного протокола за нарушение Правил дорожного движения довольно чёткая. Такой протокол составляется в присутствии того, кто предположительно нарушил правила, будь то водитель, пешеход или кто-то ещё.

При составлении протокола человеку обязательно сообщают о его правах, например, праве знать, в чём его обвиняют, праве на защиту, праве давать объяснения. Также ему говорят, где и когда будет рассматриваться дело о нарушении. В протоколе детально фиксируются все доказательства, указывающие на то, что нарушение действительно было. Описывается, в чём конкретно состоит нарушение, и даётся юридическая оценка действиям нарушителя. Если есть свидетели, их тоже указывают в протоколе.

Человек, на которого составляют протокол, имеет право письменно изложить свою версию произошедшего. Его объяснения обязательно прикладываются к материалам дела. Кроме того, он может попросить, чтобы дело рассматривалось по месту его жительства или регистрации, и эта просьба фиксируется в протоколе. Копию протокола выдают нарушителю и потерпевшему (если он есть) под подпись. В дальнейшем именно протокол становится основным документом, на основании которого рассматривается дело и выносится решение. Важно знать, что при составлении протокола человек имеет право на помощь адвоката.

Уголовная ответственность наступает, если нарушение Правил дорожного движения привело к серьёзным последствиям – тяжкому вреду

²³ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 103

здоровью или смерти человека. В таких случаях применяются статьи Уголовного кодекса РФ. Статья 264 Уголовного кодекса РФ применяется, если водитель нарушил правила дорожного движения и по неосторожности причинил тяжкий вред здоровью человека или стал причиной его смерти. Важно, что от уголовной ответственности по этой статье можно освободиться, если стороны примирятся (статья 25 Уголовно-процессуального кодекса РФ). Это возможно, если человек впервые совершил преступление небольшой или средней тяжести, загладил свою вину перед потерпевшим и достиг с ним соглашения. Окончательное решение принимает суд, учитывая все обстоятельства дела.

Уголовная ответственность по статье 264.1 Уголовного кодекса РФ наступает, если человек, уже привлекавшийся к административной ответственности за вождение в нетрезвом виде или за отказ от медицинского освидетельствования, снова привлекается за аналогичное правонарушение. Статья 268 Уголовного кодекса РФ предусматривает ответственность для пешеходов, пассажиров и других участников дорожного движения (кроме водителей), если нарушение ими правил дорожного движения повлекло тяжкий вред здоровью человека или его смерть²⁴.

Статья 267 Уголовного кодекса РФ предусматривает ответственность за намеренную порчу транспорта или дорог, если это привело к травмам или серьёзному материальному ущербу. Получается, российский законодатель серьёзно относится к поведению на дорогах. Зная и выполняя Правил дорожного движения, люди не просто соблюдают закон, но и берегут себя и других.

²⁴ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 104

2.2. Влияние преюдиции как механизма профилактики для грубых административных правонарушений, входящих в составы транспортных преступлений

Административная преюдиция – это эффективный способ предотвратить повторные нарушения закона. Человек, которого уже привлекли к ответственности, точно знает, что у него есть этот статус административно наказанного. Он понимает, что если снова совершит что-то подобное, последствия будут серьезнее. Это как бы напоминание о том, что закон нужно соблюдать. Если говорить о нарушениях на дороге, то они часто балансируют между административным проступком и уголовным преступлением. В целом, в нашем законодательстве есть много правил, которые направлены на профилактику таких нарушений. К примеру, после создания Росгвардии, список должностных лиц, которые могут составлять протоколы о нарушениях, изменился.

Что должен делать водитель или любой участник дорожно-транспортного происшествия? Во-первых, нужно как можно быстрее остановиться, но так, чтобы это не создавало еще большей опасности. Во-вторых, необходимо обеспечить безопасность на месте аварии. Немедленно сообщить в полицию о произошедшем, уточнить место, время дорожно-транспортного происшествия, количество раненых или погибших и оставаться на месте до приезда сотрудников, оказывая при необходимости первую помощь пострадавшим, либо себе. По прибытию сотрудников полиции действовать по их указанию.

Для сравнения, в Польше, если водитель попал в дорожно-транспортное происшествие, он обязан включить аварийную сигнализацию и оставаться в машине, держа руки на руле, вне зависимости от того, какую должность он занимает. Полиция проверяет его документы и проводит тест на алкоголь. Если водитель отказывается дышать в алкотестер, его предупреждают, что могут взять анализ крови принудительно. Если в крови

обнаруживается больше 0,5 промилле алкоголя, возбуждается уголовное дело. За такое нарушение можно получить до двух лет тюрьмы и лишиться прав на срок от одного года до десяти лет²⁵.

Учитывая международный опыт можно было бы смягчить сложную ситуацию в России. Необходимо понимать, что нарушения Правил дорожного движения и правил эксплуатации транспорта находятся на стыке административных и уголовных правонарушений и от того на сколько эффективно власти будут предотвращать административные нарушения, будет зависеть количество связанных с ними преступлений²⁶.

В российском праве институт административно-правового рецидива играет важную роль. Как он влияет на общественные отношения, в целом, одинаково для всех сфер, поэтому его части встречаются в разных областях законодательства, например, в трудовом, финансовом и других. Статистика показывает, что есть связь между разными видами правонарушений, отражающая общее состояние законности и уровень правосознания в обществе. И в преступности, и в административных правонарушениях дорожно-транспортные происшествия занимают особое положение, так как в обоих случаях используется источник повышенной опасности — транспортное средство.

Рост числа правонарушений, совершаемых в нетрезвом виде, напрямую связан с тем, как часто нарушаются правила дорожного движения. Эти преступления приводят к тяжким последствиям в виде гибели и ранений людей, а так же значительного материального ущерба. Исследования показывают четкую связь между административными нарушениями Правил дорожного движения и транспортными преступлениями, и это нужно учитывать при профилактике этих правонарушений. Одно из самых опасных нарушений — вождение в нетрезвом виде, так как транспортное средство

²⁵ Лютягина, Е. А. Административное право России. Курс в схемах и таблицах : учебник для вузов / Е. А. Лютягина, А. М. Волков ; под общей редакцией Е. А. Лютягиной. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 208

²⁶ Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. — 13-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 116

является источником повышенной опасности. Статистика подтверждает, что рост числа административных правонарушений, совершенных пьяными, ведет к росту преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения²⁷.

Статья 3.1 Кодекса административных правонарушений РФ, часть 1, говорит о том, что административное наказание – это мера ответственности за нарушение, установленная государством. Она нужна, чтобы предотвратить новые нарушения как от самого нарушителя, так и от других. Если говорить о нашей теме – борьбе с преступностью – то тут цель ясна: предотвратить преступления, связанные с нарушениями Правил дорожного движения или эксплуатации транспорта. Конечно, в применении этих мер могут быть недочеты, в том числе из-за не самой лучшей проработки ответственности в законе.

Тут важно отметить позицию Верховного Суда РФ по поводу необходимости узаконить административную преюдицию как часть новой уголовно-правовой политики страны. Пленум Верховного Суда РФ, понимая важность этого решения, выпустил специальное постановление о квалификации этого нарушения²⁸. Это связано с тем, как сформулирована статья 264.1 УК. Но, даже если в целом решение хорошее, есть в этой статье слабые места, о которых уже писали юристы.

В целом, мы поддерживаем законодателя, но считаем, что статью 264.1 Уголовного кодекса РФ нужно немного изменить. В ней закон использует четыре варианта, сочетающих административное и уголовное право, чтобы определить состав преступления. Однако, под привычное понятие «административной преюдиции» подходит только первый вариант: когда

²⁷ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 105

²⁸ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 25.06.2024) "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения"

человек управлял транспортным средством в состоянии опьянения, и раньше его уже наказывали за то же самое. Второй вариант похож на первый, но на самом деле отличается, потому что состав преступления построен с нарушением основных принципов уголовного права России. Если человек, которого раньше уже наказывали за пьяное вождение, отказывается проходить медосвидетельствование, это не значит, что он пьян. Это просто предположение должностного лица, а этого недостаточно для уголовной ответственности. Важно отметить, что эту норму закона понимают по-разному.

Мы считаем, что решать эту проблему нужно, опираясь на основные принципы российского уголовного права. В первую очередь, речь идет о презумпции невиновности, которая закреплена в статье 1.5 Кодекса административных правонарушений РФ. Там сказано, что человека можно привлекать к административной ответственности только за те нарушения, в которых доказана его вина. И он считается невиновным, пока его вину не докажут по закону. Отказ водителя транспортного средства от освидетельствования на состояние опьянения не должен рассматриваться с позиции презумпции вины, которая чужда публичному праву. Поэтому, чтобы правильно решить такую ситуацию, должностные лица должны сделать все возможное, чтобы доказать факт пьяного вождения. Если водитель отказывается от медосвидетельствования, его нужно предупредить, что анализ могут взять принудительно. Но это можно делать, только если у сотрудников полиции есть уверенность, что водитель нетрезв²⁹.

В уголовном праве существует строгое правило: нельзя дважды учитывать один и тот же фактор при определении меры наказания. Это значит, что если какое-то обстоятельство, смягчающее или отягчающее вину, уже является частью состава преступления (например, указано в статье Особенной части Уголовного кодекса), то при назначении наказания его

²⁹ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 106

повторно учитывать нельзя. Это зафиксировано в частях 3 статьи 61 и 2 статьи 63 Уголовного кодекса РФ.

Учитывая это, предлагается немного изменить формулировку статьи 264.1 Уголовного кодекса РФ. Сейчас она звучит так: «Управление автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения». А предлагается так: «Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым ранее административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения в течение года». Это уточнение кажется важным.

Еще один момент, вызывающий вопросы, – это то, как суды подходят к назначению наказания за это преступление, и насколько это помогает исправить преступника и предотвратить новые преступления. Статья 264.1 Уголовного кодекса РФ предусматривает несколько видов наказания: штраф от 200 000 до 300 000 рублей (или в размере дохода осуждённого за период от года до двух лет) с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; обязательные работы на срок до 480 часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет; лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет. При изучении уголовных дел выяснилось, что суды во всех случаях назначают обязательные работы.

Анализ показывает следующее. Нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта – это своего рода пограничная зона

между административными и уголовными правонарушениями, и это создает определенные сложности в борьбе с ними. Существует прямая связь между административными нарушениями Правил дорожного движения и уголовными преступлениями в этой сфере. Эту связь необходимо учитывать при разработке мер профилактики. Одно из самых опасных нарушений – это управление транспортом (источником повышенной опасности) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Статистика показывает, что рост числа административных правонарушений, совершенных в состоянии опьянения, напрямую связан с ростом количества преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, которые приводят к гибели людей. Если административные меры недостаточно эффективны, предписания по обеспечению безопасности дорожного движения не исполняются, а постановления о привлечении к ответственности игнорируются, то возрастает риск того, что нарушитель станет преступником.

Глава 3. Проблемы и перспективы использования преюдиции в разбирательствах, связанных с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения

3.1. Актуальные проблемы применения преюдиции в процессе доказывания по правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения

Неточности в описании действий, за которые человека раньше привлекали к административной ответственности, часто приводят к сложностям при определении состава преступления и, как результат, к вынесению несправедливых приговоров. Например, мировой судья признал гражданина А. виновным по статье 264.1 Уголовного кодекса РФ. Его действия квалифицировали как управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, которое уже было подвергнуто административному наказанию за аналогичное нарушение или за отказ от медицинского освидетельствования, либо имеющим судимость за подобное преступление.

Однако суд следующей инстанции, рассматривая апелляцию, изменил приговор. Он указал, что мировой судья допустил нарушение уголовно-процессуального закона. Дело в том, что А. обвиняли только в управлении автомобилем в пьяном виде после того, как его уже наказывали за такое же нарушение. Дополнительно вмененные действия были исключены из обвинения. Суд счел, что нельзя предъявлять обвинение сразу по нескольким основаниям, если они не доказаны в полной мере.

Еще одна сложность, с которой сталкиваются правоохранительные органы при привлечении к уголовной ответственности по статье 264.1 Уголовного кодекса РФ, – это наличие вступившего в силу решения суда о том, что человек уже понес административное наказание за те же самые действия. Это означает, что человека нельзя наказывать дважды за одно и то же нарушение. Сначала его привлекли к административной ответственности, а затем пытаются привлечь к уголовной. Это противоречит принципу

справедливости и законности. Если человек уже понес наказание за административное нарушение, то нельзя его снова наказывать за это же деяние в уголовном порядке. Необходимо четко разграничивать составы административных правонарушений и уголовных преступлений, чтобы не допускать подобных ошибок. Важно тщательно проверять все обстоятельства дела и убедиться, что нет вступившего в законную силу решения суда по этому же факту. В противном случае привлечение к уголовной ответственности будет незаконным и необоснованным.

Рассмотрим пример, похожий на ситуацию, когда человека привлекают к ответственности по статье 264, части 2 Уголовного кодекса РФ. Это актуально и для дел по статье 264.1 Уголовного кодекса РФ. Представьте, что суд признал гражданина Ж. виновным. По материалам дела, 26 сентября 2015 года, около 22 часов, Ж., будучи пьяным за рулём, ехал по трассе Тамбов-Пенза в Кирсановском районе Тамбовской области. Пытаясь обогнать другую машину, он потерял контроль и врезался в автомобиль, стоявший на левой обочине. После этого он наехал на двух пешеходов. Один из них получил серьёзные травмы. В апелляционном суде выяснилось, что ещё 20 октября 2015 года Ж. получил административное наказание по статье 12.26, части 1 Кодекса об административных правонарушениях. Оказывается, 27 сентября 2015 года, в 5 часов утра, он стал участником дорожно-транспортного происшествия и отказался пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения, чего требовал сотрудник полиции. Согласно примечанию 2 к статье 264 Уголовного кодекса РФ, такой отказ приравнивается к нахождению в состоянии опьянения. Апелляционный суд посчитал, что раз есть действующее решение по административному делу, связанному с теми же действиями, которые вменялись Ж. по уголовному делу, то приговор выносить нельзя. Это мнение основывалось на позиции вышестоящего суда. Однако с такой трактовкой закона сложно согласиться. Действия, за которые Ж. судили по уголовному делу (дорожно-транспортного происшествия с пострадавшими), не совсем такие же, как

действия, за которые его наказали в административном порядке (отказ от освидетельствования).

Тем не менее, учитывая ситуацию, прокуратура области подала протест на решение мирового судьи о назначении административного наказания. В результате заместитель председателя областного суда отменил это решение. Благодаря принятым мерам апелляционный суд смог обойтись без возвращения дела прокурору. Это позволило рассмотреть дело по существу и вынести апелляционное постановление, не затягивая судебный процесс. То есть, своевременное вмешательство прокуратуры помогло избежать лишних формальностей и быстрее вынести решение по делу³⁰.

Проблема использования преюдиции при доказывании по делам о нарушениях Правил дорожного движения в России – одна из самых обсуждаемых и важных на практике. С одной стороны, преюдиция помогает экономить время в суде и делает судебные решения более стабильными. С другой, когда её применяют в административных делах о нарушениях Правил дорожного движения, часто возникают вопросы: насколько правильно переносить установленные факты из одного дела в другое? Преюдиция – это когда вступившее в силу решение суда обязывает признавать определённые факты и обстоятельства в других делах, если в них участвуют те же люди или их наследники. В Гражданском процессуальном кодексе (статья 61) и Уголовно-процессуальном кодексе (статья 90) говорится, что факты, установленные вступившим в силу приговором или решением суда, не нужно доказывать снова при рассмотрении другого дела с теми же участниками. Похожие правила есть и в административном процессе (статья 26.11 Кодекса об административных правонарушениях).

Но есть нюанс: административные дела о нарушениях Правил дорожного движения часто рассматривают быстро и упрощённо, без

³⁰ Лютягина, Е. А. Административное право России. Курс в схемах и таблицах : учебник для вузов / Е. А. Лютягина, А. М. Волков ; под общей редакцией Е. А. Лютягиной. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 209

детального анализа доказательств. Это усложняет правильное применение преюдиции. Например, если человека лишили прав за вождение в нетрезвом виде по решению суда, это может быть использовано как преюдиция в другом деле, например, при рассмотрении вопроса о его ответственности за дорожно-транспортное происшествие, произошедшее после этого. Однако, если первое решение было вынесено с нарушениями или без полного учета всех обстоятельств, то использование преюдиции может привести к несправедливому результату во втором деле. Еще одна проблема – это определение круга обстоятельств, которые можно считать преюдициальными. Не всегда ясно, какие именно факты были установлены судом в первом деле и как они связаны с обстоятельствами второго дела. Это может приводить к спорам и разногласиям между участниками процесса.

Судебная практика по этому вопросу тоже неоднородна. Одни суды активно применяют преюдицию, чтобы ускорить процесс и избежать повторного рассмотрения одних и тех же фактов. Другие, наоборот, более осторожно подходят к этому вопросу, стараясь тщательно изучить все обстоятельства дела и не допустить нарушения прав участников процесса. В итоге, вопрос о применении преюдиции в делах о нарушениях Правил дорожного движения остается открытым и требует дальнейшего обсуждения и разъяснения. Необходимо найти баланс между необходимостью экономии процессуального времени и обеспечением справедливости и законности при рассмотрении каждого конкретного дела. Важно, чтобы суды внимательно оценивали все обстоятельства и доказательства, представленные сторонами, и не полагались слепо на решения, вынесенные ранее, особенно если есть сомнения в их обоснованности и законности.

Одна из главных сложностей в том, что суды по-разному смотрят на силу уже установленных фактов из административных дел, когда их используют в других разбирательствах, например, в гражданских или уголовных. Скажем, решение суда по поводу нарушения Правил дорожного движения водителем могут посчитать важным в споре о компенсации ущерба

после аварии. Но часто суды не хотят признавать эти обстоятельства обязательными, говоря, что в административных делах все проще игнорируя тот факт, что постановление по административному делу не всегда может быть достаточным доказательством в гражданском или уголовном процессе, если доказательства там не изучали досконально.

Эта проблема становится особенно актуальной из-за того, что нарушения Правил дорожного движения сейчас часто фиксируют автоматически. Технические средства фото- и видео фиксации сами по себе служат доказательствами, и постановления о превышении скорости или проезде на красный свет выносят без участия того, кого привлекают к ответственности. Тогда встает вопрос: может ли такое постановление иметь силу в дальнейших процессах, например, при споре со страховой компанией о возмещении ущерба? Судебная практика показывает, что единого мнения на этот счет нет. Иногда суды считают, что постановление, основанное на технических данных, имеет значение и его можно признать важным. А в других случаях говорят, что факты установили без соблюдения всех процессуальных норм, и поэтому их нельзя считать обязательными в других делах³¹.

Ещё одна важная проблема – субъективные границы преюдиции. В законе чётко сказано, что она работает, когда совпадают участники дел. Но вот в случаях с нарушениями Правил дорожного движения часто бывает так: решение выносят по водителю, а спор потом идёт с другими – например, владельцем машины или страховой. И тут суды расходятся во мнениях, можно ли применять преюдицию к тем, кто в первом процессе не участвовал. Некоторые правильно замечают, что если слишком широко толковать эти субъективные границы, можно нарушить принцип состязательности и право на защиту в суде. Ведь получается, что человек, который не мог участвовать в первом разбирательстве, не может оспорить уже установленные факты.

³¹ Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. — 13-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 117

С объективными границами преюдиции тоже не всё ясно. На практике спрашивают: какие именно факты, установленные судом по делу о нарушении Правил дорожного движения, нужно обязательно признавать в другом процессе? К примеру, если суд решил, что водитель был пьян за рулём, это важно для последующего лишения прав. А если дело доходит до гражданского спора о страховых выплатах, суд может решить, что важны только те обстоятельства, которые прямо подтверждены доказательствами, а не то, как было оценено поведение человека с точки зрения права.

Проблема усугубляется тем, что дела об административных нарушениях Правил дорожного движения часто разбирают без адвоката и глубокого анализа доказательств. Инспекторы Госавтоинспекции выносят постановления, а суды потом просто подтверждают их законность по жалобам. Из-за этого возникают вопросы, насколько можно доверять установленным фактам, особенно если их потом используют в других разбирательствах. Получается, что с одной стороны нужно, чтобы решения судов были одинаковыми, а с другой – важно, чтобы у каждого была возможность защищаться самому в каждом конкретном деле.

Стоит обратить внимание на связь между преюдицией и презумпцией невиновности. В делах о нарушениях Правил дорожного движения установленные факты могут играть против человека в других разбирательствах, что может ограничивать действие презумпции. Например, если человека признали виновным в административном порядке, суды могут посчитать это достаточным основанием, чтобы признать его виновным и в гражданском споре. Это идет вразрез с принципом, что доказательства нужно оценивать в каждом случае отдельно. В судах бывают случаи, когда гражданские суды не признают решения по административным делам как преюдицию, потому что в административном процессе нет таких же гарантий, как в гражданском.

Разные стандарты доказывания создают проблему. В уголовных делах нужна уверенность вне разумных сомнений, в гражданских – преобладание доказательств, а в административных достаточно данных, чтобы решить, что нарушение было. Из-за этого есть риск, что факты из одного процесса неправильно перенесут в другой, особенно если речь о делах, связанных с дорожным движением. Нужно учитывать разницу в стандартах, когда применяют преюдицию. Иначе получится, что менее строгие правила административного процесса повлияют на более серьезные дела. Ещё вопрос – как далеко можно зайти с преюдицией, и тут возникает проблема допустимости доказательств. Если преюдиция освобождает от повторного доказывания, то есть риск, что недопустимые или сомнительные доказательства из первого решения автоматически станут весомыми в другом деле. Чтобы этого не случилось, судам нужно более внимательно оценивать преюдициальные факты, учитывать характер нарушения и то, как тщательно проверяли доказательства.

Особого внимания требует ситуация, когда административные и уголовные дела связаны, например, при серьёзных дорожно-транспортных происшествиях. Факты, установленные в административном порядке (скажем, превышение скорости), могут использовать в уголовном процессе. Но суды справедливо отмечают, что преюдиция административного постановления не означает автоматического признания вины в преступлении. В уголовном деле нужно самостоятельно изучить все доказательства, учитывая, что человек считается невиновным, пока не доказано обратное.

В целях совершенствования института преюдиции в административном процессе необходимо внести изменения в законодательство, направленные на унификацию правил о преюдиции для всех видов судопроизводства. Однако это предложение может вызывать сомнения, поскольку специфика административного производства, в том числе высокая скорость рассмотрения дел и упрощённая процедура, не позволяет в полной мере приравнять его к иным видам судопроизводства. Более рациональным

видится путь формирования единообразной судебной практики, основанной на разъяснениях Верховного Суда РФ, который мог бы определить критерии, при которых обстоятельства, установленные по делам о безопасности дорожного движения, могут иметь преюдициальное значение³².

Важно улучшить процессуальные гарантии при рассмотрении административных дел. Чем лучше обеспечен процесс, тем логичнее использовать преюдицию. Например, если у человека будет больше возможностей участвовать в процессе, защищаться и обжаловать решения, а также если использовать цифровые технологии для сбора доказательств, то люди будут больше доверять решениям по административным делам. Это укрепит основания для использования преюдиции.

Сейчас в применении преюдиции в делах о нарушениях Правил дорожного движения есть противоречия. Нужно соблюдать баланс между экономией времени и принципами справедливости, равенства и презумпции невиновности. Преюдицию нужно использовать осторожно, особенно если решение было принято в упрощённом порядке. Решить эти проблемы можно, развивая правоприминительную практику, уточняя законы и находя единые подходы к определению границ преюдиции. Важно соблюдать баланс между эффективностью и справедливостью. Только тогда преюдиция будет надёжным и законным инструментом в делах о безопасности дорожного движения, что укрепит законность и доверие к судам.

Я считаю, что наличие административного наказания не должно мешать привлечь человека к уголовной ответственности, если после административного наказания выяснится, что в его действиях есть признаки преступления. Если не брать в расчёт статью 264.1 Уголовного кодекса РФ, то в судебной практике уже были случаи, когда людей привлекали к уголовной ответственности по другим статьям, даже если сначала было административное наказание.

³² Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. — 13-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 119

Вопрос об административной преюдиции очень важен для уголовного права сейчас. Но то, что её ввели, ещё не значит, что она работает хорошо. Примеры показывают, что нужно доработать законы, уточнить разъяснения Верховного суда РФ и исправить ошибки, которые делают местах. Если мы решим эти проблемы, то сможем вовремя и по закону наказывать тех, кто пьяным за руль садится несколько раз. Это поможет лучше применять административную преюдицию и защищать людей на дорогах с точки зрения уголовного права.

Сейчас, когда применяют преюдицию в административных делах о нарушениях Правил дорожного движения, возникают сложные вопросы и в теории, и на практике. Всё дело в особенностях российского правосудия и правил судопроизводства. Хоть принцип и кажется простым – факты, установленные судом, обязательны и в других делах, – на самом деле, когда речь идёт о нарушениях Правил дорожного движения, видно, что есть противоречия между тем, чтобы побыстрее рассмотреть дело, и основными принципами объективного, всестороннего и справедливого разбирательства.

Одна из самых заметных сложностей – это то, как по-разному трактуются правила о преюдиции (обязательности ранее установленных фактов) в разных процессуальных кодексах. Если говорить об уголовном и гражданском судопроизводстве, то там закон вполне ясно определяет, как и в каких случаях эти правила применять. В административных делах, к сожалению, ясности меньше.

В статье 26.11 Кодекса административных правонарушений РФ говорится, что решения судов, вступившие в силу по другим делам, обязательны для суда, рассматривающего административное дело. Но там не объясняется, какие именно обстоятельства и в каком объеме нужно учитывать. Это открывает дорогу для разных толкований, и в итоге даже в одном и том же регионе суды могут применять эти правила по-разному. Кто-то считает, что преюдициальными являются вообще все установленные

факты, а кто-то – только те, которые подтверждаются доказательствами, рассмотренными судом.

Проблема еще и в том, что в законе нет четкого определения, что такое преюдициальный факт. Из-за этого юристы и судьи могут понимать этот термин по-своему, что создает путаницу. Еще одна важная проблема – это несоответствие между тем, что преюдиция формально обязательна, и тем, как ее реально можно проверить. Суд, рассматривающий новое дело, часто вынужден признавать обстоятельства, которые уже были установлены ранее, даже если есть сомнения в их правильности. Получается, что суд не может сам перепроверить эти факты.

Особенно это актуально для административных дел, связанных с нарушениями Правил дорожного движения. Там все довольно формально, и у людей, которых привлекают к ответственности, не так много возможностей защитить свои права. Например, протоколы и постановления о штрафах часто составляют полицейские без адвоката и понятых. Но эти документы могут стать основой для судебного решения, которое потом будет иметь преюдициальную силу.

В связи с этим возникает вопрос: справедливо ли обязывать участников других процессов признавать обстоятельства, которые были установлены в таком порядке? Другими словами, насколько правильно считать доказанным факт, который, возможно, был установлен с нарушениями? Это серьезный вопрос, который требует внимания. Чтобы обеспечить справедливость и равенство всех перед законом, необходимо привести к единообразию практику применения норм о преюдиции, закрепив единое понимание в процессуальном законодательстве. Кроме того, стоит предусмотреть упрощенный механизм пересмотра судебных актов по вновь открывшимся обстоятельствам, если есть обоснованные сомнения в законности постановлений, имеющих преюдициальное значение.

В числе важных вопросов, заслуживающих внимания, находится несогласованность между тем, что собой представляет административное правонарушение, и тем, как работает механизм преюдиции. Надо понимать, что нарушения Правил дорожного движения часто встречаются, они, как правило, незначительны, и решения по ним в основном принимаются автоматически, без глубокого изучения всех обстоятельств. Но преюдиция подразумевает, что есть точно установленные и подтвержденные факты, которые были выявлены в ходе честного судебного разбирательства, где обе стороны имели возможность высказать свою позицию. Получается, что один и тот же юридический инструмент, по сути, используется для дел совершенно разной степени серьезности и с разным уровнем доказательной базы. Это приводит к тому, что преюдиция теряет свою значимость как способ обеспечить стабильность, и превращается в простую формальность, когда просто ссылаются на решения, принятые ранее.

Ещё одна большая проблема заключается в том, что нет четких правил, как определить, насколько надежны факты, используемые в качестве преюдиции. В судах нет единого мнения о том, какие именно обстоятельства можно считать установленными как положено. Иногда суды считают, что любая часть решения, где приводится обоснование, имеет силу преюдиции, а иногда ограничиваются только фактами, которые указаны в заключительной части решения. Из-за такой неясности недобросовестные участники процесса могут пытаться исказить смысл судебных решений, чтобы добиться желаемого толкования преюдиции.

Кроме того, вызывает вопросы то, как преюдиция соотносится с тем, что суд должен быть независимым и свободно оценивать доказательства. По сути, преюдиция не дает суду возможности заново изучать факты, так как они уже признаны установленными. Но в России суды должны руководствоваться своим внутренним убеждением и оценивать все доказательства по делу самостоятельно. Когда судья сталкивается с обстоятельствами, которые имеют силу преюдиции, он должен принимать их

без проверки, что ограничивает его свободу в оценке и создает конфликт между правилами процессуального права и основными принципами правосудия, закрепленными в Конституции РФ. Все эти моменты требуют внимательного изучения и, возможно, внесения изменений в существующую систему, чтобы обеспечить справедливость и законность при рассмотрении дел.

Когда административное дело пересекается с гражданским, возникают кое-какие сложности. Скажем, водитель получил штраф за нарушение Правил дорожного движения. Потом пострадавший подаёт в суд, требуя возместить ущерб. Суд, конечно, должен учесть, что нарушение уже доказано. С другой стороны, административное решение могли принять без глубокого разбирательства. Получается, гражданский суд, доверяя ему, не может сам изучить детали дорожно-транспортного происшествия. И тогда истец не может по-настоящему доказать свою правоту, потому что суд связан предыдущим решением. Ещё одна проблема – как на преюдицию влияют всякие камеры и прочие штуки, которые фиксируют нарушения. Они видят только факт – превысил скорость или проехал на красный. Но они не могут установить, кто был за рулём, специально он это сделал или случайно, были ли какие-то смягчающие моменты. И всё равно эти постановления часто используют как преюдицию в других делах, например, когда речь идёт о возмещении ущерба или лишении прав. Получается, что преюдиция распространяется на то, что человек не устанавливал и что толком не проверяли³³.

Не менее важен вопрос о том, как соотносятся решения, принятые в рамках административного и уголовного процессов, если речь идёт об одном и том же событии. Например, если сначала случай оформили как административное нарушение, а потом завели уголовное дело, то возникает вопрос: можно ли использовать факты, установленные в административном

³³ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 109

деле, в уголовном процессе? Если слепо переносить их, то это может исказить суть уголовного доказывания, где требования к доказательствам выше. Суды оказываются в затруднительном положении: формально административное постановление имеет юридическую силу, но по сути не отвечает требованиям уголовного процесса. Это создаёт противоречия при применении закона и подрывает доверие к судебным решениям.

К тому же, недостаточно изучен вопрос о том, как долго действует преюдиция. Закон не говорит, теряет ли судебное решение свою силу, если его позже отменили или пересмотрели. На практике бывает, что решения, отменённые из-за новых обстоятельств, всё равно используют как подтверждение каких-то фактов. Из-за того, что нет способа отменить действие преюдиции, возникает неопределённость в законе и возможность злоупотреблений. Еще одна проблема в том, что участники дел не всегда совпадают, из-за чего преюдицию можно использовать только частично и непоследовательно. В делах о нарушениях Правил дорожного движения чаще всего отвечает водитель, но в последующих гражданских делах могут участвовать владелец машины, пассажиры, страховые компании и местные власти. Так как они не участвовали в административном процессе, на них формально не распространяется преюдиция, и установленные факты для них не обязательны. Получается странная ситуация: одно и то же событие оценивается по-разному в зависимости от того, кто участвует в процессе. Это противоречит принципу единообразия судебной практики.

Отсутствие единого подхода к определению объёма преюдициальных фактов – ещё одна серьёзная проблема. Одни суды считают, что важны только обстоятельства, прописанные в решении суда, другие смотрят ещё и на обоснование, если там есть выводы о фактах. Это важно, потому что в обосновании часто содержатся основные выводы о действиях водителя, как произошла авария, кто виноват. Получается, что разные суды, беря за основу разные части одного и того же решения, могут прийти к разным итогам.

Ситуация осложняется тем, что нет чётких правил обжалования преюдициальных выводов. Когда решение вступило в силу, человек фактически не может оспорить установленный факт, даже если в другом деле он получил иное значение. Пересмотреть судебные акты по новым обстоятельствам не всегда реально, так как преюдициальный эффект остаётся, пока решение не отменено. Из этого следует, даже если суд допустил ошибку, это может повлиять на другие дела.

И ещё одна сложность – человеческий фактор и формальный подход при принятии решений, имеющих преюдициальную силу. Часто постановления по делам о нарушениях Правил дорожного движения составляются по шаблону, без учёта всех обстоятельств и доказательств. При этом такие постановления имеют ту же силу, что и решения, вынесенные после полноценного разбирательства. Это ставит под сомнение всю систему преюдиции, которая должна основываться на точно установленных фактах³⁴.

Проблема ещё и в том, что административные процессы идут быстрее, чем гражданские и уголовные. Дела об административных нарушениях в сфере дорожного движения рассматриваются оперативно, иногда за пару дней, из-за чего нормально изучить доказательства не получается. И всё же, результаты этих дел могут всплыть через месяцы и годы в более серьёзных разбирательствах. Из-за этой разницы во времени есть риск, что решения, принятые в спешке в административном порядке, потом сильно повлияют на другие дела. Ещё одна сложность – нет чётких правил, как оценивать решения, принятые не в суде. Например, если инспектор Госавтоинспекции выписал штраф, и его не обжаловали, имеет ли это решение силу в гражданском суде? Некоторые судьи говорят, что да, ведь решение вступило в силу. Другие считают, что силу имеют только судебные акты. Из-за этой

³⁴ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 115

путаницы возникают противоречия, и участники процесса оказываются в неравных условиях.

Также стоит отметить, что в судах нет ясности, чем отличается юридическая сила предыдущего решения от его доказательственной значимости. Часто суды говорят, что просто «учитывают при оценке доказательств» обстоятельства, которые были установлены ранее, не объясняя, обязательны они к исполнению или нет. Это перемешивает разные понятия и нарушает логику доказывания в суде.

Фактически, использование предыдущих решений позволяет суду выносить решение, опираясь на результаты чужого разбирательства, не изучая доказательства самостоятельно. Это снижает справедливость процесса, ведь стороны не могут напрямую участвовать в установлении фактов, которые влияют на их дело. Особенно это заметно в делах о лишении прав, где судьба человека зависит от фактов, установленных в другом процессе, в котором он не участвовал³⁵.

Отсутствие чёткого обмена данными между судами и органами, занимающимися делами о нарушениях правил дорожного движения, тоже создаёт проблемы. Если в постановлениях не хватает информации или она неточная, их нельзя использовать в качестве доказательства. Судьям приходится самим разбираться в документах, и из-за этого легко ошибиться. Все эти проблемы показывают, что в законах о преюдиции в административных делах о нарушении Правил дорожного движения есть системные недостатки. Главное – факты должны признаваться обязательными, но при этом нет достаточных гарантий того, что они установлены правильно. Административные дела должны рассматриваться быстро и просто, но из-за этого сложно добиться нужной точности для преюдициального эффекта. В итоге получается, что институт, который должен был помогать правовой определённости, только добавляет путаницы

³⁵ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 117

и споров, и люди начинают сомневаться в справедливости и равенстве при разбирательстве юридических дел.

3.2. Рекомендации и предложения по усилению роли преюдиции в составах транспортных преступлений как профилактической меры нарушений в сфере безопасности дорожного движения

Уголовное право в России всегда сильно зависело от того, как государство определяет приоритеты в борьбе с преступностью. При этом, в основном, общество поддерживает признание общественно опасных действий преступлениями. Например, введение статьи 264.1 Уголовного кодекса РФ в 2015 году расширило возможности борьбы с преступлениями, связанными с автомобилями, что соответствовало уголовной политике России. Статья 264.1 Уголовного кодекса РФ показала, что объявление вождения в нетрезвом виде преступлением для тех, кто уже был наказан за это административно, имеет социальные причины. И хотя такой подход вызвал споры, полезность этой нормы очевидна.

К уже сказанному. Опыт показывает, что привлечь нетрезвого водителя к уголовной ответственности по этой статье не особенно получается, и мера эта кажется довольно слабой, если смотреть на действующие законы.

Что происходит на практике? Стоит добавить, что доказать сам факт преступления по статье 264.1 Уголовного кодекса РФ – задача не из легких. Из собственного опыта могу привести пример. Инспекторы в ходе оформления дорожно-транспортного происшествия, обнаруживают у одного из водителей признаки опьянения. Тот, в свою очередь, чтобы избежать уголовного наказания по статье 264.1 Уголовного кодекса РФ говорит, что управлял транспортным средством трезвым, а признаки опьянения появились уже после дорожно-транспортного происшествия, когда он выпил для успокоения собственных нервов. Таким образом виновник пытается уйти от

уголовной ответственности, пользуясь тем, что в законах о борьбе с нетрезвыми водителями есть пробелы.

В такой ситуации пьяный водитель понесет лишь административное наказание за нарушение Правил дорожного движения – за то, что употребил алкоголь после дорожно-транспортного происшествия (часть 3 статьи 12.27 Кодекса административных правонарушений РФ). Но эта статья не входит в перечень, указанный в статье 264.1 Уголовного кодекса РФ. Получается, что человек может совершать действия, за которые положено уголовное наказание, и при этом чувствовать себя в безопасности. Чтобы улучшить ситуацию, нужно дополнить статью 264.1 Уголовного кодекса РФ. Следует ввести уголовную ответственность за повторное нарушение по части 3 статьи 12.27 Кодекса административных правонарушений РФ.

С введением рассматриваемой административной преюдиции эффективность противодействия пьяным водителям возрастет, позволит усилить предупредительную функцию уголовного закона, обеспечит справедливость и реальность уголовной ответственности³⁶.

Я считаю, что если водитель снова нарушает правила и попадает под статью 12.27 часть 3 Кодекса административных правонарушений РФ, ответственность за это должно быть серьезней, вплоть до уголовной. Если ввести уголовную ответственность, как предлагается, это покажет, что мы серьёзно боремся с негативными последствиями, которые влечет за собой управление транспортным средством в состоянии опьянения, для всех участников дорожного движения.

Важно понимать, что преступления, связанные с транспортом, которые описаны в статьях 263, 263.1, 264 Уголовного кодекса РФ, обычно происходят из-за неосторожности, когда человек вел себя легкомысленно или был небрежен. Но когда водитель делает что-то противозаконное несколько раз, то ответственность за такие деяния предусмотрена ст. 264.1

³⁶ Лютягина, Е. А. Административное право России. Курс в схемах и таблицах : учебник для вузов / Е. А. Лютягина, А. М. Волков ; под общей редакцией Е. А. Лютягиной. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 212

Уголовного кодекса РФ и это показывает, что действовал он намеренно. И это должно влиять на то, какое наказание он получит. Закон говорит, что человек должен осознавать опасность своих действий, только если он совершает преступление намеренно.

Давайте посмотрим на некоторые моменты, когда человека обвиняют в преступлении, даже если он не хотел его совершать, просто потому, что он был пьян. Хотя в Уголовном кодексе РФ это запрещено (часть 2 статьи 5), на практике такое обвинение всё ещё встречается. Юристы говорят, что это даже необходимо, чтобы бороться с преступностью. Я думаю, что не нужно пытаться полностью убрать такие обвинения, это вряд ли получится. Но нужно разработать чёткие правила, когда их можно применять, и эти правила должны быть прописаны в самом Уголовном кодексе РФ.

Во всех видах умысла есть кое-что общее: человек осознает, что совершает преступление. Но разница между ними кроется в том, как человек относится к последствиям. При косвенном умысле человек не хочет наступления вреда, но и не пытается его предотвратить, хотя мог бы. А при легкомыслии человек надеется, что вреда удастся избежать.

Когда мы говорим о привлечении к ответственности за такие действия, важно понимать, что здесь есть и объективная, и субъективная стороны. То есть, с одной стороны, человек совершил действие, повлекшее вред, а с другой – нужно учитывать его отношение к этому вреду. Привлекать таких людей к ответственности, конечно, нужно, но при этом важно помнить, что здесь большую роль играет неосторожность. Чтобы глубже понять этот вопрос, нужно учесть, что нельзя человека привлечь к ответственности просто за то, что его действия привели к вреду, если нет его вины. Это несправедливо. Однако в случаях с косвенным умыслом и неосторожностью ситуация иная. Человек, хотя и не желает прямо вреда, но либо сознательно идет на риск его наступления, либо не делает ничего, чтобы его предотвратить. Поэтому здесь уже появляется элемент вины, хоть и не такой явный, как при прямом умысле.

Привлечение к ответственности в таких ситуациях имеет важное значение для общества. Это служит сигналом о том, что даже если человек не хотел совершать преступление, он все равно должен нести ответственность за свои действия, если они повлекли за собой вред. Это помогает поддерживать порядок и справедливость в обществе. Кроме того, такое привлечение к ответственности может оказывать воспитательное воздействие на других людей. Когда люди видят, что за неосторожные или безответственные действия наступает наказание, они становятся более внимательными и осторожными в своих поступках. Это способствует снижению уровня преступности и повышению безопасности в обществе. В заключение можно сказать, что привлечение к ответственности лиц, совершивших преступление с косвенным умыслом или по легкомыслию, является необходимым и целесообразным, потому что это способствует поддержанию порядка, справедливости и безопасности в обществе³⁷.

В 2014 году в российском уголовном кодексе появилась статья 263.1, которая касается преступлений в сфере транспортной безопасности. Эта статья интересна тем, что определяет групповое преступление как совершенное по неосторожности, хотя речь идет о нарушениях, которые могут иметь серьезные последствия (части 3 и 4 статьи 263.1). При изучении субъективной стороны транспортных правонарушений часто выделяют прямой или косвенный умысел по отношению к нарушению правил безопасности. То есть водитель мог осознавать, что нарушает правила, и допускать наступление последствий.

Таким образом, рассмотренные изменения уголовного законодательства в России имеют свои предпосылки, установление уголовно-правовых запретов Особенной части Уголовного кодекса РФ в современный период стало наиболее заметным и вызвало положительные отклики научной общественности и особенно правоприменителей, однако критике не

³⁷ Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — С. 118

перестает подвергаться тот факт, что исследуемые деяния в сфере безопасности дорожного движения не столь общественно опасны, чтобы считаться уголовно наказуемыми.

Заключение

Преюдиция – это когда суд уже установил какие-то обстоятельства по одному делу, и это решение вступило в силу. Эти факты считаются доказанными и для других дел.

Представим ситуацию: есть основное уголовное дело, и из него выделили другое, связанное с неустановленными лицами. Вроде бы, нельзя заранее обвинять тех, кто еще не участвует в процессе. Но если эти неустановленные лица потом попадают под суд, то суд, скорее всего, просто сопоставит их с теми, кто уже осужден по основному делу, и вынесет решение, особо не вдаваясь в детали. Получается, что основное дело нужно для того, чтобы определить роль остальных обвиняемых.

Важно, что решение по этому делу потом может пригодиться в других спорах, где участвует то же лицо. Преюдиция помогает судам работать быстрее, не тратить время на повторное доказательство одних и тех же фактов и не затягивать процессы. Однако преюдиция касается только установления фактов, а не их оценки. Суды должны уважать выводы друг друга, если речь идет об одних и тех же участниках спора, и стараться не менять правовую оценку обстоятельств без серьезных причин. Все же важно помнить, что установление фактов – это одно, а их оценка – совсем другое.

В делах о нарушениях Правил дорожного движения преюдиция играет огромную роль для предсказуемости правосудия. Сейчас дел о дорожно-транспортных происшествиях и нарушений Правил дорожного движения становится все больше, поэтому преюдиция помогает не только правильно вести процесс, но и поддерживать стабильность судебной практики. Когда люди знают, что однажды установленные судом факты будут иметь силу и в других делах, они понимают, что наказание за нарушения неизбежно. Это заставляет их более ответственно относиться к соблюдению Правил дорожного движения.

Единые решения судов, основанные на уже доказанных фактах, убеждают общество в том, что нарушители не избегут наказания и что суды справедливы. Это помогает укреплять дисциплину среди водителей и снижать число нарушений. К материалам дела обязательно прилагаются объяснения нарушителя. Еще, нарушитель имеет право попросить, чтобы его дело рассматривали по месту его жительства или регистрации. Такую просьбу нужно записать в протокол и заверить подписью нарушителя. Копию протокола выдают и нарушителю, и пострадавшему – тоже под подпись.

В дальнейшем, именно на основании сведений, содержащихся в протоколе, рассматривается дело и выносится постановление.

При составлении протокола, нарушитель имеет право пользоваться помощью защитника – адвоката. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения наступает, когда эти нарушения приводят к серьёзным травмам или смерти. Важно понимать, что нарушение Правил дорожного движения — это правонарушение, которое находится на стыке административного и уголовного права.

Законодательство об административных правонарушениях имеет много разных мер, направленных на предотвращение таких ситуаций. Создание Росгвардии повлияло на список людей, которые имеют право составлять протоколы об административных нарушениях.

Анализ ситуации показывает следующее. Поскольку нарушение Правил дорожного движения может быть, как административным, так и уголовным правонарушением, это создаёт особые сложности в борьбе с ним. Существует чёткая связь между административными нарушениями Правил дорожного движения и случаями, когда эти нарушения перерастают в преступления. Эту связь необходимо учитывать для предотвращения таких правонарушений. Важно помнить, что управление транспортом в состоянии алкогольного или наркотического опьянения крайне опасно. Если административные меры не работают должным образом, предписания по

обеспечению безопасности дорожного движения не выполняются, а нарушители не привлекаются к ответственности, то возрастает риск того, что административное правонарушение перерастёт в уголовное преступление. Другими словами, неэффективная работа по пресечению административных правонарушений увеличивает вероятность того, что нарушитель станет преступником.

Список использованной литературы

Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Российская газета. – 31.12.2001. - №256.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 №63-ФЗ (ред. от 31.07.2025) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2025) // СЗ РФ. – 17.06.1996. - №25. – Ст. 2954.
3. Федеральный закон от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» // Российская газета. – 08.02.2011. - №25.
4. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ
5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 16.07.2025) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2025)

Определение Конституционного Суда РФ от 23.07.2020 № 1898-«Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Карамзина Кантемира Феликсовича на нарушение его конституционных прав статьями 90 и 125 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»

Постановление Конституционного Суда РФ от 21.12.2011 № 30-П По делу о проверке конституционности положений статьи 90 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобой граждан В.Д. Власенко и Е.А. Власенко

1. Постановление Конституционного Суда РФ от 25.12.2023 N 60-П «По делу о проверке конституционности статьи 809 Гражданского кодекса Российской Федерации и части 3 статьи 69 Арбитражного процессуального

кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина С.В. Филатова»

2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 25.06.2024) "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения"
3. Постановление от 19 ноября 2024 г. № 53-п по делу о проверке конституционности положения пункта 1 статьи 152 Гражданского Кодекса РФ в связи с жалобой гражданки Е.В. Боголюбской

Монографии, учебники, учебные пособия

4. Агапов, А. Б. Административное право / А. Б. Агапов. — 13-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 493 с.
5. Административное право : учебник и практикум для среднего профессионального образования / под редакцией А. И. Стахова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 480 с.
6. Административное право в схемах : учебник и практикум для вузов / под редакцией А. И. Стахова, П. И. Кононова. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 501 с.
7. Боровиков, В. Б. Уголовное право: учебник / В. Б. Боровиков, А. А. Смердов ; под редакцией В. Б. Боровикова. — 7-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 243 с.
8. Вишнякова, А. С. Административное право: учебник для вузов / А. С. Вишнякова, А. Б. Агапов ; под редакцией А. Б. Агапова. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 298 с.
9. Грачев, С. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений : учебник для среднего профессионального образования / С. А. Грачев, М. В. Лелетова, В. Б. Шерстнев. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 127 с.

10. Жеребцов, А. Н. Административное расследование правонарушений в области дорожного движения : учебник для вузов / А. Н. Жеребцов, А. Н. Булгаков, Н. В. Павлов. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 116 с.
11. Конин, Н. М. Административное право : учебник для среднего профессионального образования / Н. М. Конин, Е. И. Маторина. — 8-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 454 с.
12. Лютягина, Е. А. Административное право России. Курс в схемах и таблицах : учебник для вузов / Е. А. Лютягина, А. М. Волков ; под общей редакцией Е. А. Лютягиной. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 315 с.
13. Мигачев, Ю. И. Административное право Российской Федерации : учебник для вузов / Ю. И. Мигачев, Л. Л. Попов, С. В. Тихомиров ; под редакцией Л. Л. Попова. — 7-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 474 с.
14. Организация и безопасность дорожного движения : учебник для вузов / под редакцией К. В. Костина. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 289 с.
15. Осинцев, Д. В. Административное право : учебник для вузов / Д. В. Осинцев. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 634 с.
16. Попова, Н. Ф. Административное право : учебник для среднего профессионального образования / Н. Ф. Попова. — 7-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 325 с.
17. Сверчков, В. В. Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / В. В. Сверчков. — 12-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 421 с.
18. Стахов, А. И. Административное право России : учебник для вузов / А. И. Стахов, П. И. Кононов. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 646 с.

19. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 522 с.

20. Уголовное право. Общая часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 448 с.

21. Уголовное право. Особенная часть : учебник для вузов / ответственные редакторы А. В. Наумов, А. Г. Кибальник. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 564 с.

22. Уголовное право. Семестр I : учебник для вузов / ответственные редакторы И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 307 с.

23. Уголовное право. Семестр II : учебник для вузов / ответственные редакторы И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 284 с.

Научные публикации и статьи в иных периодических изданиях

24. Вишнякова, Н. В. Категории преступлений с административной преюдицией / Н. В. Вишнякова // Уголовное право. – 2019. – № 2. – С. 28-34.

25. Шарипова, А. Р. Преюдиция в механизме конвергенции процессуальных отраслей (на примере производства по уголовным делам о налоговых преступлениях) / А. Р. Шарипова // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2021. – № 1(138). – С. 161- 167.

Интернет-ресурсы

26. Number of transportation accidents in Russia from 2023 to 2024 - URL: <https://www.statista.com/statistics/1154225/russia-number-of-transport-injury-accidents/>

27. Number of deaths in transportation accidents in Russia in 2024 - URL: <https://www.statista.com/statistics/1148015/lethal-and-injury-transport-accidents-in-russia/>

Эмпирические материалы