

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.
ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

**Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения
лицом, подвергнутым административному наказанию**

Пивоваров Александр Евгеньевич

**Направление подготовки 40.04.01 – «Юриспруденция»
юридического факультета СГУ им. Н.Г.Чернышевского**

Автореферат магистерской работы

Научный руководитель
доцент кафедры уголовного
права и криминологии

А.А. Кольченко

Зав. кафедрой уголовного
права и криминологии
к.ю.н., доцент

Е.О. Глухова

Саратов 2025

Введение

Актуальность темы исследования. Исследование уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, остаётся актуальным по некоторым причинам, связанным с ростом числа нарушений, их последствиями и изменениями в законодательстве.

Статистика показывает значительный рост нарушений ПДД в России. По данным МВД, в 2024 году было зафиксировано более 11,8 млн нарушений, причём наибольшее количество пришлось на Москву, Московскую область и Дагестан. Научный центр безопасности дорожного движения МВД РФ сообщил, что в 2024 году было совершено 255,1 млн нарушений ПДД, что на 6,3% больше, чем в предыдущем году¹.

Эти нарушения приводят к серьёзным последствиям. По данным Росстата, более 90% смертей в ДТП связаны с нарушением правил дорожного движения. В 2023 году количество ДТП увеличилось в среднем на 4,5% по сравнению с предыдущими годами. Зафиксировано 132,4 тыс. случаев, в которых погибли 14,5 тыс. человек и получили ранения 166,5 тыс. человек².

В 2022 году была введена статья 264.2 УК РФ, которая устанавливает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишённым права управления транспортными средствами. Эта норма применяется к нарушениям, предусмотренным частями 4 или 5 статьи 12.9 либо частью 4 статьи 12.15 КоАП РФ, совершенным лицами, ранее лишёнными прав за аналогичные нарушения.

¹ Статистика ДТП ГИБДД за 2024 год. [Электронный ресурс] : сайт. URL: <http://mir-auto24.ru/xuzhe-durakov-tolko-dorogi-ili-statistika-dtp-za-2018-god/> (дата обращения: 05.11.2025).

² Статистика совершения преступлений по ст.264.1 УК РФ и назначения наказания за них. [Электронный ресурс]. Сайт: URL: <http://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ug/t/14/s/17>. (дата обращения: 05.11.2025).

Статья предусматривает различные виды наказания, включая штрафы, обязательные работы, принудительные работы и лишение свободы. При наличии судимости по статье 264.2 УК РФ санкции ужесточаются³.

Несмотря на ужесточение законодательства, остаются проблемы в квалификации и применении норм. Например, дискуссионным остаётся определение механического транспортного средства в ст. 264 УК РФ, что создаёт сложности в правоприменении. Также существует необходимость уточнения критериев уголовной ответственности за грубые нарушения ПДД.

Кроме того, автоматизированная фиксация нарушений (камерами) не подпадает под действие ст. 264.2 УК РФ, что может снижать эффективность контроля за повторными нарушениями.

Актуальность исследования обусловлена следующими факторами:

1. **Высокая социальная значимость.** Нарушения ПДД приводят к гибели и травмированию людей, что требует совершенствования правовых механизмов защиты.
2. **Динамичность законодательства.** Постоянные изменения в УК РФ и КоАП РФ требуют анализа их эффективности и возможных улучшений.
3. **Проблемы правоприменения.** Необходимость уточнения критериев квалификации преступлений и устранения пробелов в законодательстве.
4. **Влияние технологий.** Рост числа нарушений, фиксируемых камерами, ставит вопрос о балансе между автоматизированным контролем и уголовной ответственностью.

Таким образом, исследование данной темы остаётся актуальным из-за её прямой связи с безопасностью жизни и здоровья граждан, а также из-за

³ "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 17.11.2025)

необходимости адаптации правовой системы к меняющимся условиям и вызовам.

Объект и предмет магистерской работы.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в процессе преступного нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Предметом исследования являются уголовно-правовые и административные нормы действующего российского законодательства, регулирующие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения; практика их применения; статистические данные о состоянии борьбы с рассматриваемым преступлением; а также результаты научных исследований по проблемам квалификации преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Цель и задачи магистерской работы. Цель работы состоит в исследовании уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицами, подвергнутыми административному наказанию; в исследовании специфики уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

На основании вышеуказанных целей поставлены следующие **задачи**:

1. Изучить объективные признаки исследуемого состава преступления;
2. Проанализировать субъективные признаки исследуемого состава преступления;
3. Изучить особенности квалификации преступлений за несоблюдение норм дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.
4. Изучить особенности транспортной безопасности как объекта уголовно-правовой охраны;

5. Дать общую характеристику нарушению правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию;

6. Проанализировать особенности уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Нормативно-правовую базу исследования составили нормы Конституции РФ, нормы действующего уголовного законодательства Российской Федерации. Так же были исследованы акты Верховного Суда РФ и иные материалы судебной практики.

О научной новизне исследования свидетельствуют выносимые на защиту следующие положения:

1. Одним из важнейших шагов по преодолению высокой преступности в области дорожного движения стало введение в Уголовный кодекс РФ в 2014 году статьи «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Данная норма была принята в качестве своеобразной преюдиции за совершение повторного административного правонарушения.

2. Учитывая увеличение количества совершенных преступлений в данной сфере, а также для того, чтобы настоящая ситуация изменилась в положительную сторону, необходимо использовать регулярные комплексные меры по предупреждению исследуемого вида правонарушения. Такие меры должны представлять собой именно комплекс действий в различных направлениях, начиная от закладки основ правомерного поведения со школьных лет (воспитательные меры), заканчивая принудительными мерами (помещение на принудительное лечение в медицинские организации и т.п.)

3. В настоящее время ч. 2 ст. 264.1 УК РФ предусматривает наказание до 3 лет лишения свободы и штраф до 500 тыс. рублей для лиц, имеющих судимость за тяжкие последствия ДТП в состоянии опьянения. Однако практика показывает, что даже при многократном повторении нарушений виновные часто получают условные сроки или обязательные работы, что не

соответствует степени общественной опасности деяния. Можно рассмотреть увеличение максимального срока лишения свободы и размера штрафа, а также исключение возможности назначения обязательных работ как менее строгого наказания.

4. Необходимо ввести отягчающие обстоятельства при наличии у виновного непогашенной судимости за другие преступления, связанные с нарушением ПДД, или при управлении транспортным средством в особо крупном населённом пункте, где риск причинения вреда выше.

5. В диспозиции ст. 264.1 УК РФ не определён срок после первого наказания, в течение которого можно привлечь лицо к уголовной ответственности. Это создаёт сложности при квалификации преступлений. Также стоит уточнить статус транспортного средства как орудия преступления, чтобы единообразно применять конфискацию.

6. Хотя ст. 104.1 УК РФ предусматривает конфискацию ТС как орудия преступления, на практике возникают споры о том, является ли оно таковым в контексте ст. 264.1 УК РФ. Необходимо чётко закрепить в законе, что транспортное средство, использованное при совершении преступления, подлежит конфискации, независимо от его статуса (собственность, совместная собственность и т. д.).

Эти изменения могут сделать законодательство более эффективным в предотвращении повторных нарушений и защите общественной безопасности. Однако их реализация требует комплексного подхода, включая совершенствование правоприменительной практики и координацию действий различных ведомств.

Апробация результатов исследования:

Работа выполнена на кафедре уголовного права и криминологии Саратовского государственного университета им. Н.Г. Чернышевского.

Теоретические положения и выводы работы изложены в двух научных работах.

Результаты научного исследования обсуждалась в Международной научно-практической конференции: на тему: «Актуальные вопросы развития информационных технологий и возможности их применения в деятельности правоохранительных органов России и зарубежных стран», (Саратов, СГУ, 26 апреля 2024 г.) с темой: *«Проблемы квалификации преступлений за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»*; в II Всероссийской научно-практической конференции на тему: «Актуальные вопросы развития информационных технологий и возможности их применения в деятельности правоохранительных органов», (Саратов, СГУ, 25 апреля 2025 г.) с темой: *«Транспортная безопасность как объект уголовно-правовой охраны: теоретические и правовые основы»*.

Структура работы соответствует цели и задачам исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников.

В заключение работы указываются основные выводы и итоги исследования.

