**Содержание**

Введение

1. Общая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Понятие и общая характеристика дорожно-транспортных преступлений

1.2 Форма и вины в дорожно-транспортных преступлениях

1.3 Объект преступления и объективная сторона преступления

1.4 Субъект и субъективная сторона преступления

2. Уголовная ответственность при дорожно-транспортном происшествии

2.1 Основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Заключение

Глоссарий

Список использованных источников

Приложение А

**Введение**

Автомобильный транспорт играет ключевую роль в развитии транспортной системы страны. Сейчас автомобильный транспорт развиваясь в условиях, когда наметилась тенденция к оживлению и восстановлению реального сектора экономики, он способствует нормализации положения в финансовой и кредитной сфере и в настоящее время значительно увеличился спрос на услуги автомобильного транспорта, в связи с чем начаты важные структурные преобразования, активно идет процесс совершенствования организационно-правовых, финансово-экономических механизмов, регулирующих транспортную деятельность. Вместе с тем, в системе обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств имеется целый ряд серьезных проблем социально-экономического, административно-правового, уголовно-правового характера, которые диктуют необходимость принятия государственных мер с целью снижения негативных последствий автомобилизации на развитие государства и общества.

С начала автомобилизации России проблема объективной квалификации преступлений связанных с транспортными средствами является особенно актуальной. Далеко не секрет, что в преступлениях, в которых нарушаются правила дорожного движения и правила эксплуатации транспортных средств ежегодно получают ранения разной степени тяжести погибает огромное количество человек.

Ученые-юристы уже более полувека направляют свои усилия на выявление подлинных причин дорожно-транспортных и других преступлений связанных с техническими устройствами различного назначения.

Целью моей работы является: анализ статьи уголовного кодекса № 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- дать понятие и характеристику дорожно-транспортным преступлениям;

- проанализировать формы вины в данных преступлениях;

- проанализировать основания уголовной ответственности в данных преступлениях.

Для решения поставленных задач мною были использованы следующие источники: Уголовный кодекс Российской Федерации (с изменениями и дополнениями), а также труды таких авторов, как: Рарога А.И., Наумов А.В.,Корнеева А.В. и других.

**1. Общая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

**1.1 Понятие и общая характеристика дорожно-транспортных преступлений**

Дорожно-транспортным преступлением является: «Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека…» [3].

Состав большинства данных преступлений материальный, преступление окончено с момента наступления общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека или смерти.

В зависимости от общественной опасности совершённого деяния, преступления, предусмотренные данной статьёй, могут быть преступлениями средней тяжести, тяжкими преступлениями.

Преступление может быть совершено действием, к примеру, водитель не удостоверившись в том, что проезжая часть в месте пешеходного перехода свободна от пешеходов выехал на неё и, своими действиями, причинил пешеходу (либо нескольким) тяжкий вред здоровью или смерть.

В юридической науке в качестве объекта преступления выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Под безопасность дорожного движения понимается состояние процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. А под эксплуатацией транспортных средств деятельность, которая направлена на обеспечение надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства, как совокупность условий по обеспечению транспортной безопасности.

Предметом данных преступлений признаётся автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. Под «Механическим транспортным средством» понимается любое транспортное средство кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. нарушение правил дорожного движения на двух- трёхколёсном транспортном средстве, приводимом в движение двигателем с рабочим объёмом не более 50 кубических сантиметров и имеющим максимальную скорость на более 50 километров в час, не подпадают под действие данной статьи Уголовного кодекса России [10, С. 54].

Лицо, управляющее транспортным средством может нести ответственность по статье № 264 только если наступившие общественно-опасные последствия наступили в следствии нарушения им правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, в иных случаях преступления будут квалифицироваться по другим статьям Уголовного кодекса России.

Под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Это сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, пассажиров и различные транспортные средства, движение подчиняется определённым принципам, нарушение которых влияет на квалификацию данных преступлений:

1. Приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;
2. Приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан участвующих в нём;
3. соблюдение интересов граждан при обеспечении дорожного движения.

Нарушение правил эксплуатации транспортных средств заключается в не обеспечении надлежащего технического состояния, технической исправности транспортного средства, нарушении правил перевозки пассажиров или груза. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатировать транспортные средства, находится в приложении к правилам дорожного движения.

Дорожно-транспортные преступления могут выражаться в виде:

1. Столкновение - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством [9, С. 124].

2. Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось

3. Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп

4. Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

5. Наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.).

6. Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

7. Наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное.

8. Падение пассажира - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

9. Иной вид ДТП - происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

Число дорожно-транспортных происшествий за 2008 год представлена в Приложении А.

Итак: Дорожно-транспортными, являются преступления средней тяжести и тяжкими совершенные действием. Объектом преступления выступает безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Объективная сторона: в нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; наступлении тяжкого вреда здоровью человека; причинная связь между деянием и наступившими вредными последствиями.

**1.2 Форма вины в дорожно-транспортных преступлениях**

# В уголовном праве Российской Федерации форма вины характеризуется как определённое соотношение (сочетание) элементов сознания и воли совершающего преступления лица, которое характеризует его отношение к деянию. Предусматривается две формы вины – умысел и неосторожность. Умысел делится на прямой и косвенный, а неосторожность на легкомыслие и небрежность.

Ещё в середине прошлого века при расследовании дорожно-транспортных преступлений привлекало внимание следующее обстоятельство: при умышленном нарушении правил дорожного движения не обнаруживалось умысла в достижении такой цели, как гибель или ранение человека. Поскольку нарушение правил рассматривалось как противоправное действие, а гибель или травмирование человека – как последствие, то вопрос был решён просто: в дорожно-транспортном преступлении возможны две формы вины – умысел по отношению к действию и неосторожность к последствию. Так зародилась концепция «Двойной» вины. С тех пор и до наших дней поиск решения проблемы идёт по пути выдвижения различных вариантов комбинирования умысла и неосторожности в виде «Смешанной», «Умышленно-неумышленной» форм вины, не существующих в действительности.

Современный Уголовный кодекс Российской Федерации предусматривает в статье №264 в качестве формы вины – неосторожность. Здесь прослеживается неосторожное отношение к наступившим последствиям [2].

Форма вины в совершении преступления определяется по характеру психического отношения виновного к своим противоправным действиям. В дорожно-транспортных преступлениях, совершаемым водителем, противоправным действием служит нарушение правил дорожного движения, создающее аварийную обстановку, которая заключает в себе угрозу удара транспортного средства, лишённого надлежащего управления

Примером легкомыслия является случай, когда лицо, нарушая правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, предвидит возможность причинения тяжкого вреда здоровью человека, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. Когда водитель автомобиля, подъезжающего на большой скорости к перекрёстку, где должен уступить дорогу другому автомобилю, в нарушении правил дорожного движения этого не делает, надеясь успеть проехать перед ним, становится виновником дорожно-транспортного происшествия, в которой могут наступить тяжкие последствия здоровью или смерь участников движения.

А небрежность, разновидность вины, при которой лицо не предвидит общественно опасных последствий своего деяния ни как неизбежных, ни как реально или даже абстрактно возможных. При необходимой внимательности, в этом случае, можно избежать происшествия. На пример: Водитель автомобиля пренебрегая ограничением скорости в зимнее время не предполагал, что на его пути будет обледенелый участок и что он может попасть в дорожно-транспортное происшествие, хотя мог это предположить т.к. время года и погодные условия способствуют ухудшению дорожной обстановки и соблюдать скоростной режим.

Что касается умысла в дорожно-транспортных преступлениях, то он может быть прямым и косвенным, только эти деяния же не будут подпадать под статью №264.

Выявляя умысел водителя в совершении дорожно-транспортного преступления, следует обращать внимание на некоторые особенности его поведения и положения:

1. Очевидность нарушения правил дорожного движения;
2. Сравнительная безопасность нарушитель, защищенного массой и мощностью управляемого им автомобиля;
3. создание неожиданной помехи движению другого менее массивного автомобиля, заставляющее его водителя избежать столкновения, не думая о последствиях;
4. сохранение возможности управлять автомобилем и скрыться с места преступления, даже если столкновение произошло [11, С. 132].

Водитель может нарушать правила дорожного движения с прямыми косвенным умыслом, имея цель создания аварийной обстановки, содержащей угрозу столкновения, опасную для других лиц. Например водитель умышленно создает (или допускает возможность создания) аварийную обстановку, направляя своё транспортное средство на другое или пешехода с целью (или без неё) причинения тяжкого вреда здоровью человека или смерти. В этих случаях преступления будут квалифицироваться как «Преступления против жизни и здоровья» (Глава 16 Уголовного кодекса Российской Федерации.).

**1.3 Объект преступления и объективная сторона преступления**

Характер преступных действий, предусмотренных в ст. 264 УК РФ свидетельствуют о том, что рассматриваемая норма направлена на охрану безопасности движения или эксплуатации автомобилей, трамваев и других механических транспортных средств.

Именно в этом состоит специфика автотранспортных преступлений. Нарушение же правил безопасности технического обслуживания транспорта, нарушение правил безопасности труда во время ремонта, заправки горючим указанных видов транспорта или производства погрузо-разгрузочных работ не может быть квалифицировано по ст. 264 УК РФ, так как в упомянутых случаях отсутствует посягательство на безопасность движения.

Так, если лицо нарушило правила производства определенных работ, правила техники безопасности или иные правила охраны труда, хотя эти нарушения и были допущены во время движения машины, то действия виновного подлежат квалификации по ст.143 УК РФ, а в соответствующих случаях – по статьям о преступлениях против жизни и здоровья граждан, уничтожении или повреждении имущества.

Отсюда следует, что непосредственным объектом преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, является безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Согласно Закону РФ «О безопасности дорожного движения», безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [3].

Вместе с тем при совершении рассматриваемых преступлений вред причиняется и другим правоохраняемым объектам: личности граждан, личному имуществу. Однако эти интересы выступают лишь в качестве дополнительного непосредственного объекта, который не определяет и не может определять правовую природу данного преступления.

При привлечении лица к уголовной ответственности по cт. 264 УК РФ необходимо установить следующие признаки состава, характеризующие объективную сторону этих преступных деяний: нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; наступление тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека; причинную связь между деянием и наступившими вредными последствиями.

Дорожное движение – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Основными принципами обеспечения его безопасности являются:

* приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
* приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
* соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
* программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (Закон о безопасности дорожного движения).

Для состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, необходимо, чтобы общественно опасные действия (бездействие) лица выражались в нарушении правил дорожного движения или правил эксплуатации.

При привлечении виновных к уголовной ответственности по ст. 264 УК в первую очередь должен быть установлен сам факт нарушения указанных правил.

Правила дорожного движения являются единым документом, устанавливающим порядок дорожного движения на всей территории России.

Правила дорожного движения учитывают, что регулирование эксплуатации транспорта, отдельные особенности движения и перевозок грузов могут быть установлены и другими нормативными актами. Однако по отношению к ним Правила дорожного движения являются исходным и определяющим документом.

Таким образом, Правила устанавливают определенный порядок дорожного движения, то есть определяют сферу правового регулирования. Эта сфера охватывает общественные отношения, связанные только с дорожным движением, и не распространяется на другие виды движения. Под дорожным движением понимается сложная социально-техническая система, включающая пешеходов, водителей, пассажиров и различные транспортные средства, движение которых подчиняется определенным правилам.

Материалы судебной практики свидетельствуют о том, что ошибочное определение характера нарушения, допущенного виновным, неизбежно влечет неправильную правовую квалификацию содеянного. Иногда суды применяют ст. 264 УК РФ к тем случаям, когда надо было применить другие статьи УК: о преступлениях против личности, о нарушении правил охраны труда, о должностных преступлениях.

Состав преступления, предусмотренный ст. 264 УК РФ, налицо только в том случае, если нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта повлекло определенные вредные последствия.

Нарушение правил дорожного движения, не повлекшее тяжелых последствий влечет административную ответственность, так как степень общественной опасности таких нарушений сравнительно невелика.

Обобщая сказанное, можно сделать вывод, что наиболее правильным является установление уголовной ответственности только за те нарушения правил движения и эксплуатации транспорта, которые повлекли наступление определенных вредных последствий. Уголовный кодекс РФ в ст. 264 конкретизирует те вредные последствия, которые дают основание привлекать виновного по этой статье к уголовной ответственности. Закон дифференцирует ответственность и наказание в зависимости от тяжести наступивших вредных последствий.

Ст. 264 УК РФ содержит три части с различными санкциями. По ч. 1 ст. 264 УК ответственность наступает, если потерпевшему был причинен тяжкий или средней тяжести вред здоровью. По ч. 2 ст. 264 УК виновный привлекается в том случае, если деяние повлекло смерть потерпевшего. Часть 3 ст. 264 УК устанавливает ответственность за действия, предусмотренные ч. 1 ст. 264, если они повлекли смерть двух или более лиц.

Для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ необходимо также установить, что вредные последствия находятся в причинной связи с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации указанных в этой статье видов транспорта.

1.4 Субъект и субъективная сторона преступления

Российский уголовный закон устанавливает, что уголовной ответственности и наказанию подлежит только лицо, виновное в совершении преступления, т. е. умышленно или по неосторожности совершившее предусмотренное уголовным законом общественно опасное деяние (ст. 5 УК РФ). Российское законодательство считает, что умысел и неосторожность являются определенными формами психического отношения лица к совершенному им преступлению.

При этом для квалификации преступления имеет значение только такое психическое отношение, которое было у виновного до или во время совершения преступления. При привлечении лица к уголовной ответственности необходимо установить не вообще его психическое отношение к содеянному, а психическое отношение строго определенного вида. Закон считает, что уголовно-правовое значение имеет только такое психическое отношение лица, которое выразилось в форме умысла или неосторожности.

Указанное положение российского уголовного права нашло отражение и в учении о составе преступления. Понятие состава преступления включает в себя элементы, характеризующие как объективную, так и субъективную стороны преступного деяния.

Признаки состава преступления, характеризующие субъективную сторону преступления, теснейшим образом связаны со всеми другими элементами состава. Анализ субъективной стороны позволяет правильно определить объект преступления.

В судебной практике встречаются ошибки при квалификации преступлений, совершенных с использованием автотранспортных средств, когда неточно определяется объект, на который был направлен умысел виновного. Имеют место случаи не привлечения за умышленное убийство путем использования транспортных средств даже при наличии у виновного умысла на лишение потерпевшего жизни [11, С. 231].

С другой стороны, водители транспорта иногда привлекаются к ответственности по статьям, карающим за умышленное убийство, при отсутствии у виновного умысла на лишение человека жизни.

Динамика статистики дорожно-транспортных происшествий, в конечном счете, зависит от участников движения, и в первую очередь от водителей транспортных средств. Поэтому вопросы отбора, профессиональной подготовки и воспитания водительских кадров являются главным звеном в профилактике и предупреждении дорожно-транспортных происшествий.

Международная статистика показывает, что 70 - 80% дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей. Они происходят либо из-за физической, психической и психологической неспособности водителей к управлению транспортными средствами, либо из-за пониженной способности к такого рода деятельности, либо из-за слабой профессиональной подготовленности к вождению машин, либо, наконец, из-за простой недисциплинированности и невнимательности.

Пригодность к вождению механическим транспортным средством определяется медицинской комиссией.

В условиях непрерывно повышающейся интенсивности дорожного движения к управлению транспортом должны допускаться лишь те лица, которые по возрасту и по медицинским показателям способны обеспечить безопасность движения. Правила дорожного движения в достаточно категорической форме закрепили это положение. Согласно действующим Правилам к управлению автомототранспортом и городским электротранспортом допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста.

Требования, предъявляемые к водителям с точки зрения возраста и здоровья, общеизвестны. Следовательно, несоблюдение их является нарушением Правил дорожного движения и при соответствующих обстоятельствах влечет различные виды ответственности, в том числе уголовную. В судебной практике неоднократно возникали вопросы, связанные с определением состояния здоровья водителя в момент возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Индивидуализация ответственности предполагает, также учет состояния здоровья и других личных качеств лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие. Это вытекает из общих принципов уголовного права. Некоторые особенности личности водителя могут иметь решающее значение не только при назначении наказания, но и при установлении оснований уголовной ответственности, т. е. при выяснении признаков состава преступления.

Управление автомашинами, мотоциклами и другими механическими транспортными средствами имеет свою специфику. Человек, обладающий определенными дефектами здоровья, не в состоянии обеспечить необходимую безопасность при вождении транспортного средства. Именно из этого исходят Правила дорожного движения, запрещая водителю «управлять транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, если это может поставить под угрозу безопасность движения».

На данное положение Правил дорожного движения нередко ссылаются представители, как государственного обвинения, так и защиты при рассмотрении судами дел об автотранспортных преступлениях. И это не случайно. Действительно, наличие у водителя в момент возникновения дорожного происшествия болезненного или утомленного состояния может существенно повлиять на пределы его ответственности.

Согласно статье 20 УК РФ уголовной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения преступления шестнадцатилетнего возраста. В части второй этой статьи указаны преступления, за которые уголовная ответственность наступает с четырнадцатилетнего возраста. 264 статьи в этой части нет, следовательно, субъект по данному преступлению общий – лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста.

Статья 264 УК основным отличительным признаком субъекта данного преступления считает управление перечисленными в ст. 264 УК видами транспортных средств. Лицо должно считаться управляющим транспортом независимо от того, работает ли оно в государственной или общественной организации или управляет собственной автомашиной, в рабочее или нерабочее время, на законном основании или самовольно.

Главное внимание закон обращает на характер фактической деятельности лица в момент совершения им преступления. Лицо должно считаться управляющим транспортным средством, когда оно само ведет машину, или когда осуществляет управление параллельно с лицом, которого оно обучает вождению транспортным средством, или дает ученику-водителю указания по поводу управления транспортным средством, сидя рядом с этим учеником в машине во время ее движения.

Также по действующему законодательству для квалификации преступления не имеет значение, были ли у виновного водительское удостоверение в момент управления транспортом или он был лишен их, либо вовсе не имел.

2. Уголовная ответственность при дорожно-транспортном происшествии

**2.1 Основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

Небольшое количество норм уголовного права, предусматривающих ответственность за нарушение правил дорожного движения, порождает среди владельцев автомобилей, мотоциклов, других механических транспортных средств, а также, к сожалению, и среди работников правоохранительных и правоприменительных органов иллюзию, будто бы уголовно-правовая проблема в области безопасности дорожного движения довольно несложна. Истоки этой иллюзии лежат в недостаточно четком понимании дискуссионности и нерешенности ряда специальных вопросов, составляющих эту проблему.

Действительно, для человека, управляющего транспортным средством и нарушившим правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, уголовная ответственность в настоящее время предусмотрена статьями 264 и 265 Уголовного Кодекса РФ.

Наибольшего внимания требует в настоящем изложении ст.264 УК РФ, которая наиболее часто применяется в практике для квалификации действий водителя, повлекших уголовно-наказуемое дорожно-транспортное происшествие. Эта статья называется "Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств". Естественно, прежде всего, необходимо понять, какие правовые акты скрываются за формулой "правила дорожного движения и эксплуатации.

Поскольку речь идет об основаниях уголовной ответственности, под "правилами дорожного движения и эксплуатации транспортных средств" следует понимать такую совокупность правовых норм, выполнение которых означает, что водитель не совершил уголовно-наказуемого правонарушения. В Правилах дорожного движения (ПДД) определено, что настоящие Правила устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им (п. 1.1).

Другими словами, названные в ст.264 УК РФ "правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств" должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

Поэтому важно подчеркнуть, что в вину водителю могут быть вменены только нарушения ПДД или приложения к ним (конкретные пункты). Например, неисправность механизма, поднимающего стекло правой передней двери автомобиля, хотя и является технической неисправностью, однако не может быть вменена в вину водителю, совершившему аварию, как нарушение правил эксплуатации.

Такая неисправность не названа в Перечне неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. В Правилах дорожного движения прямо указано, что водитель обязан обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации (п. 2.3.1 ПДД). Названный выше Перечень является приложением к этим Основным положениям.

Встречающиеся ошибки предварительного следствия, когда водителю вменяют в вину управление автомобилем с техническими неисправностями, не названными в Перечне, показаны далее при рассмотрении конкретных дел.

Для наступления уголовной ответственности недостаточно факта нарушения Правил дорожного движения. Необходимо, чтобы это нарушение повлекло за собой наступление последствий, предусмотренных уголовным законом. Следовательно, вторым обязательным условием уголовной ответственности являются последствия, которые это нарушение повлекло.

В настоящее время закон предусматривает два вида последствий, каждому из которых соответствует одна из частей статьи 264 УК РФ.

К первому виду последствий относятся тяжкий вред здоровью человека либо крупный ущерб. Закон в данном случае не называет в качестве квалифицирующего признака число пострадавших, а только указывает степень тяжести вреда, причиненного здоровью. Причинение легкого вреда здоровью по неосторожности в результате нарушения водителем Правил дорожного движения не является уголовно-наказуемым и относится к административным проступкам.

Поэтому если при опрокидывании автомобиля по вине водителя легкие телесные повреждения получили даже 10-12 человек, уголовная ответственность наступить не может. За легкий вред здоровью одному или нескольким людям уголовная ответственность водителю не предусмотрена.

Максимальное наказание по ч 1 ст. 264 УК РФ - лишение свободы на срок до 2 лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до 3 лет или без такового. Максимальное наказание имеет в настоящем изложении два принципиально важных значения.

Во-первых, в соответствии со ст. 15 УК РФ такие действия признаются преступлением небольшой тяжести. Во-вторых, в соответствии со ст.58 ч. 1 п."а" УК РФ, лицам, осужденным за преступления, совершенные по неосторожности, к лишению свободы на срок не свыше 5 лет, отбывание лишения свободы назначается в колониях-поселениях, а не в колониях общего режима.

По ч.2 ст.264 УК РФ квалифицируются нарушения водителем правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие по неосторожности смерть одного человека. Если при аварии, кроме одного погибшего, пострадало еще несколько человек, которые однако остались живы, квалификация действий водителя не меняется.

Нередки случаи, когда при авариях, особенно при столкновениях транспортных средств и наездах на неподвижное массивное препятствие, погибает один человек, а остальные пассажиры получают телесные повреждения различной тяжести. Эти случаи квалифицируются по ч.2 ст.264 УК РФ. Максимальное наказание по этой норме уголовного права - лишение свободы до 5 лет с лишением права управлять транспортным средством до 3 лет.

По ч. З ст.264 квалифицируются действия водителя, нарушившего правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в случаях, когда такое нарушение повлекло смерть двух и более лиц. Число погибших (если их два и более), а также число других пострадавших, оставшихся в живых, не имеет квалифицирующего значения. По этой норме уголовного права предусматривается наказание в виде лишения свободы на срок от 4 до 10 лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до 3 лет.

В случае назначения судом наказания до 5 лет лишения свободы водители отбывают наказание в колонии-поселении, а свыше 5 лет - в исправительных колониях общего режима (ст.58 УК РФ).

Уголовно-правовая квалификация дорожно-транспортных преступлений напрямую зависит от определения судебно-медицинской экспертизой тяжести вреда здоровью человека, и потому на практике реже вызывает затруднения и споры. Установление нарушении Правил дорожного движения водителем, напротив, зачастую оказывается настолько сложной задачей, что участие в деле адвоката просто необходимо.

Дела о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) - из наиболее сложных для расследования и защиты. Трудность их состоит в том, что по каждому делу, помимо обычных уголовно значимых обстоятельств, необходимо в полном объеме выяснить взаимодействие человека и техники.

На первый взгляд, они кажутся простыми: водители не отрицают факта столкновения, пострадавшие отправлены в больницу, и даже осмотр места происшествия произведен почти сразу после наезда или опрокидывания.

Уголовное судопроизводство в России построено так, что адвокат постоянно оказывается в противостоянии суду. Эта мысль проводится в Уголовно-процессуальном кодексе с первой его статьи, где указано, что порядок судопроизводства един и обязателен по всем уголовным делам для всех судов, органов прокуратуры, предварительного следствия и дознания. Легко заметить, что адвокат как процессуальная фигура не значится среди тех, для кого порядок судопроизводства един и обязателен.

Эта же идея противопоставления адвоката проводится и в ряде других уголовно-процессуальных норм. Так, ст.22 УПК РФ, регламентирующая право обжалования действий и решений суда, прокурора, следователя, лица, производящего дознание, не называет среди субъектов этого права адвоката (или защитника), а только заинтересованных граждан, предприятия, учреждения и организации.

Задача защиты - помочь обеспечить торжество закона: невиновный не должен быть наказан, никто не может быть осужден без достаточных оснований, ни одно смягчающее вину обстоятельство не должно пройти мимо внимания суда. Необходимо, чтобы судьба подсудимого зависела не от того, кто умнее - адвокат или обвинитель, - а от полноты и правильности выявления обстоятельств.

Иногда судье достаточно снять два-три вопроса адвоката, отказать в ходатайстве о проведении экспертизы, и вина потерпевшего становится не только недоказанной, но и недоказуемой. Такое не может быть нормой, а значит, одно из главных условий совершенствования правосудия в настоящее время - снять с суда задачу раскрытия преступлений и исключить искусственное противопоставление.

**Заключение**

Итак, мы рассмотрели уголовную ответственность при дорожно-транспортном происшествии, а также дали общую характеристику преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Из всего вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

Непосредственным объектом нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, следует признавать общественные отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Ныне действующая ст.264 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека. В ч.2 данной статьи установлена ответственность за более тяжкий вид данного преступления – « то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека ». И, наконец, ч.3 ст. 264 УК РФ устанавливает еще более строгое наказание, если действия, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекли по неосторожности смерть двух и более лиц. Предусмотренная ст. 264 УК РФ уголовная ответственность за нарушение по легкомыслию или небрежности правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наступает, если данные нарушения повлекли следующие вредные последствия: смерть человека; причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью; причинение крупного ущерба.

Между нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями должна существовать причинная связь, т. Е. данные нарушения должны быть причиной ава рии, ее необходимым- условием: если бы не было на рушений, то не произошло бы и аварии, результатом которой явились указанные в ст. 264 УК РФ вредные последствия.

Степень тяжести причиненного здоровью вреда определяется судебно-медицинским экспертом.

К ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может быть привлечено лицо, управляющее автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством. Под другими механическими транспортными средствами понимаются троллейбусы, трактора, иные самоходные машины, мотоциклы и иные транспортные средства, кроме мопедов и приравненных к ним других подобных транспортных средств, передвигающиеся по дорогам с помощью двигателя. Лицо признается управляющим транспортным средством независимо от того, управляет ли оно машиной, которая движется своим ходом, или машиной, которая движется на прицепе у другой машины. Отсутствие водительского удостоверения у лица, управляющего транспортным средством, а равно лишение его этих прав не имеет значения для привлечения виновного к ответственности. Виновным может быть признан водитель, непосредственно управляющий транспортным средством, безотносительно к основаниям управления (собственник, лицо, управляющее по доверенности, либо лицо, угнав шее транспортное средство, и т. Д.). К ответственности за совершение данного преступления может быть привлечено вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста.

**Глоссарий**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Новые понятия | Определения |
| 1 | Безопасность дорожного движения | состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. |
| 2 | Дорога | дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. |
| 3 | Дорожное движение | совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. |
| 4 | Дорожно-транспортное происшествие | событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. |
| 5 | Иной вид дорожно-транспортного происшествия | к ним относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие. |
| 6 | Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием | невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных Правилами дорожного движения, в связи с дорожно-транспортным происшествием, участником которого он является, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи, - влечет наложение административного штрафа в размере от одного до двух минимальных размеров оплаты труда. |
| 7 | Обеспечение безопасности дорожного движения | деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.  |
| 8 | Организация дорожного движения | комплекс организационно-правовых организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.  |
| 9 | Транспортное средство | устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. |
| 10 | Участник дорожного движения | лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.  |

**Список использованных источников**

**Нормативные правовые акты**

# 1 Конституция Российской Федерации 1993г. // Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс] / НПП «Гарант – сервис». – Последнее обновление 01.02.09 г.

# 2 Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ (с изменениями от 27 мая, 25 июня 1998 г., 9 февраля, 15, 18 марта, 9 июля 1999 г., 9, 20 марта, 19 июня, 7 августа, 17 ноября, 29 декабря 2001 г., 4, 14 марта, 7 мая, 25 июня, 24, 25 июля, 31 октября 2002 г., 11 марта, 8 апреля, 4, 7 июля, 8 декабря 2003 г., 21, 26 июля, 28 декабря 2004 г., 21 июля, 19 декабря 2005 г., 5 января, 27 июля, 4, 30 декабря 2006 г., 9 апреля, 10 мая, 24 июля, 4 ноября, 1, 6 декабря 2007 г., 14 февраля, 8 апреля, 13 мая, 22 июля 2008 г.) // Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс] / НПП «Гарант – сервис». – Последнее обновление 01.02.09 г.

# 3 Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изменениями от 2 марта 1999 г., 25 апреля 2002 г., 10 января 2003 г., 22 августа 2004 г., 18 декабря 2006 г., 8 ноября, 1 декабря 2007 г.) // Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс] / НПП «Гарант – сервис». – Последнее обновление 01.02.09 г.

# 4 Правила дорожного движения Российской Федерации (утв. постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090) (с изменениями от 8 января 1996 г., 31 октября 1998 г., 21 апреля 2000 г., 24 января 2001 г., 28 июня 2002 г., 7 мая, 25 сентября 2003 г., 14 декабря 2005 г., 28 февраля 2006 г., 16 февраля, 19 апреля, 30 апреля 2008 г.).) // Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс] / НПП «Гарант – сервис». – Последнее обновление 01.02.09 г.

# 5 Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (под ред. В.И. Радченко, А.С. Михлина). - "Питер", 2007 г. // Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс] / НПП «Гарант – сервис». – Последнее обновление 01.02.09 г.

**Научная и обзорная литература**

6 Вандышев В.В. Уголовный процесс. Курс лекций [Текст] / В.В. Вандышев. – Питер. – 2004. – 548 с ISBN: 5-318-00764-3

7 Клепицкий, И.А. Практикум по уголовному праву. Общая и особенная части [Текст] / И.А. Клипецкий. - ТК Велби, Проспект. – 2006. – 320с. - ISBN 5-482-00673-5

8 Корнеева, А.В. Теоретические основы квалификации преступлений [Текст] / А.В. Корнеева А.В. - ТК Велби, Проспект. – 2007. – 506с. - ISBN 5-482-01233-6

9 Кудрявцев, В.Н. Общая теория квалификации преступлений [Текст] / В.Н. Кудрявцев. – Юристъ. – 2007. – 304с. - ISBN 5-7975-0170-8

# 10 Наумов, А.В. Практика применения Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарий судебной практики и доктринальное толкование // Справочно-правовая система «Гарант»: [Электронный ресурс] / НПП «Гарант – сервис». – Последнее обновление 01.02.09 г.

11 Рарога, А.И. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. Учебник [Текст] / А.И. Рарога. - Инфра-М, Контракт. – 2007. – 259с. - ISBN 5-16-002208-2

**Приложение А**

Число дорожно-транспортных происшествий за 2008 год

|  |  |
| --- | --- |
| Регион Российской Федерации | число погибших в 2008 году |
| Российская Федерация | 229140 |
| Центральный ФО | 66405 |
| г. Москва | 14850 |
| Северо-Западный ФО | 25689 |
| Южный ФО | 24526 |
| Приволжский ФО | 45928 |
| Уральский ФО | 23149 |
| Сибирский ФО | 30482 |
| Дальневосточный ФО | 12129 |