Курсовая работа

По дисциплине Уголовное право

Тема

Нарушение правил дорожного движения и

эксплуатации транспортных средств

Иванова Татьяна

Сергеевна

Содержание

Введение

1. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений

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

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

2.1 Объект преступления. Объективная сторона преступления

2.2 Субъект преступления. Субъективная сторона преступления

Заключение

Список используемых источников

Введение

Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии транспортной системы страны. 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. Автомобилизация страны, решая задачи по перевозке пассажиров и грузов, ставит проблему обеспечения безопасности дорожного движения. В обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью движения автомобильного транспорта, в которое вовлечены десятки миллионов людей и большое число транспортных средств, предупреждение аварийности становится одной их серьезнейших социально-экономических проблем. От ее успешного решения в значительной степени зависят не только жизнь и здоровье людей, но и развитие экономики страны.

Нарушение правил дорожного движения может заключаться в превышении разрешенной скорости движения, нарушении правил обгона и разъезда, нарушении правил остановки и стоянки, проезда перекрестков, железнодорожных переездов, неправильном маневрировании на дороге. Нарушение же правил эксплуатации транспортных средств выражается в эксплуатации технически неисправных транспортных средств, в нарушении правил перевозки людей, грузов.

По оценкам специалистов потери, связанные с аварийностью, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Из общего количества дорожно-транспортных происшествий, каждое третье является преступлением, что подтверждается статистическими данными.

Целью данной курсовой работы является изучение уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для достижения данной цели курсовой работы, следует выполнить следующие задачи:

1. Изучить уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

2. Дать общую характеристику преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Объектом исследования будет являться, уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Предметом исследования будут являться, общественные отношения, связанные с изучением уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

# 1. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений

Преступления, посягающие на безопасное функционирование транспортных средств, впервые выделены в российском законодательстве в самостоятельную главу в Уголовном кодексе. Это объясняется тем, что на современном этапе развития общества, то есть с ростом количества транспортных средств, значительно увеличивается распространенность и опасность преступлений, посягающих на безопасное для людей и общества функционирование транспорта.

Глава, объединяющая данные преступления расположена в 9 разделе УК: «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка», помещенного на третье место после раздела о преступлениях против личности и в сфере экономики.

Таким образом, отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта являются неотъемлемой составной частью всего комплекса отношений, реализующих и охраняющих безопасность в обществе. В самом разделе глава занимает четвертое место после глав о преступлениях против общественной безопасности, против здоровья населения и общественной нравственности, а также экологических преступлений[[1]](#footnote-1).

В 27 главе УК предусмотрены такие преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, как:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (статья 263);

- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (статья 264);

- оставление места дорожно-транспортного происшествия (статья 265);

- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (статья 266);

- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (статья 267);

- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (статья 268);

- нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (статья 269);

- неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (статья 270);

- нарушение правил международных полетов (статья 271).

Объединение этих преступлений в самостоятельную главу обусловлено их посягательством на единый родовой объект, каковым являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного, трубопроводного транспорта[[2]](#footnote-2).

1.2 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[[3]](#footnote-3).

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[[4]](#footnote-4).

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[[5]](#footnote-5).

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[[6]](#footnote-6).

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 нарушения 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[[7]](#footnote-7).

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.

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

2.1 Объект преступления. 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[[8]](#footnote-8).

Вместе с тем при совершении рассматриваемых преступлений вред причиняется и другим правоохранительным 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[[9]](#footnote-9).

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[[10]](#footnote-10). 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[[11]](#footnote-11).

2.2 Субъект преступления. Субъективная сторона

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[[12]](#footnote-12).

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.

С другой стороны, водители транспорта иногда привлекаются к ответственности по статьям, карающим за умышленное убийство, при отсутствии у виновного умысла на лишение человека жизни[[13]](#footnote-13).

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 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[[14]](#footnote-14).

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[[15]](#footnote-15).

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[[16]](#footnote-16).

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.

Заключение

Мною была рассмотрена уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также дана общая характеристика 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 аварии, ее необходимым условием: если бы не было нарушений, 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

1 Объект уголовного преступления - Один из объективных признаков состава преступления, который представляет собой общественные отношения, охраняемые уголовным законом от преступных посягательств

2 Объективная сторона уголовного преступления - Совокупность установленных уголовным законом признаков внешнего проявления преступного поведения, посягающего на объекты уголовно-правовой охраны

3 Правила дорожного движения - Основной нормативный акт, регулирующий движение транспортных средств и пешеходов

4 Субъект уголовного преступления - Физическое вменяемое лицо, совершившее запрещенное уголовным законом общественно опасное деяние, достигшее к моменту совершения преступления возраста уголовной ответственности

5 Субъективная сторона уголовного преступления - определенное психическое отношение лица к совершаемому им общественно опасному деянию и наступившим последствиям, которое характеризуется конкретной формой вины, мотивом, целью и эмоциями

6 Транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

7 Уголовная ответственность - предусмотренное уголовно-правовой нормой и примененное к лицу вступившим в силу обвинительным приговором суда государственно-принудительное воздействие за совершенное преступление, влекущее отрицательные правовые последствия

8 Уголовное преступление - одна из основных категорий уголовного права. В статье 14 УК России дается определение понятия преступления: виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное Уголовным кодексом под угрозой наказания

9 Уголовный кодекс Российской Федерации - систематизированный законодательный акт; определяет, какие общественно опасные деяния являются преступными, и устанавливает наказания за них, а также иные меры уголовно-правового характера.

10 Эксплуатационная безопасность транспортного средства - состояние, характеризуемое совокупностью параметров конструкции транспортного средства, изменение которых в процессе эксплуатации может привести к недопустимому риску причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному и муниципальному имуществу, окружающей среде

Список использованных источников

1 Конституция Российской Федерации. – Новосибирск: Сиб. унив. изд-во, 2008. – 32 с. – (Кодексы и законы России)

2 "Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (принят ГД ФС РФ 24.05.1996) (ред. от 19.05.2010)

3 "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (принят ГД ФС РФ 20.12.2001) (ред. от 19.05.2010)

4 Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 25.11.2009) "О безопасности дорожного движения" (принят ГД ФС РФ от 15.11.1995)

5 Указ Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 03.07.2008) "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации") (с изм. и доп., вступающими в силу с 03.07.2008)

6 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 24.02.2010) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения")

7 Батычко В.Т., «Уголовное право. Общая и особенная части». Курс лекций. – М.: «Юрайт-Издат», 2008

8 Безверхов А.Т., Будкина Л.В, «Уголовное право Российской Федерации». Курс лекций – Издательство «Самарский Университет», 2009

9 Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М., 2008

10 Никулин С. Уголовное право России. Общая и Особенная части. М., 2008

11 Печников Н.П., «Категории преступлений и их правовое значение». Курс лекций – Издательство «ТГТУ», 2008

1. Журавлев М. Общая и Особенная части. М., 2008. С. 596. [↑](#footnote-ref-1)
2. Наумов А.В. Российское уголовное право. Курс лекций: в 3 т. Т. 1: Общая часть. М., 2007. С. 601. [↑](#footnote-ref-2)
3. Лукьянов В.В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права. М., 2008. С. 24. [↑](#footnote-ref-3)
4. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. Учебник / Под редакцией Л.В. Иногамовой-Хегай, А.И. Рарога, А.И. Чучаева. М., 2007. С. 416. [↑](#footnote-ref-4)
5. Уголовное право Российской Федерации / Под редакцией В.С. Комисарова. М., 2008. С. 243. [↑](#footnote-ref-5)
6. Никулин С. Уголовное право России. Общая и Особенная части. М., 2008. С. 472. [↑](#footnote-ref-6)
7. Кудрявцев В. Уголовное право России. Особенная часть. М., 2007. С. 315. [↑](#footnote-ref-7)
8. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 01.12.2007) // "Собрание законодательства РФ", 11.12.1995, N 50, ст. 4873. [↑](#footnote-ref-8)
9. Рарог А.И. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть: учебник. М., 2007. С. 306. [↑](#footnote-ref-9)
10. Дуюнов В. Уголовное право России. Общая и Особенная части. М., 2008. С. 521. [↑](#footnote-ref-10)
11. Казанцев С. Я., Кругликов Л. Л., Мазуренко П. Н., Сундуров Ф. Р. Уголовное право. М., 2007. С. 184. [↑](#footnote-ref-11)
12. Прохоров Л. А., Прохорова М. Л. Уголовное право. М., 2007. С. 428. [↑](#footnote-ref-12)
13. Уголовное право России. Особенная часть / Под редакцией А. И. Рарога. М., 2007. С. 492. [↑](#footnote-ref-13)
14. Уголовное право России. Особенная часть / Под редакцией А. И. Рарога. М., 2007. С. 497. [↑](#footnote-ref-14)
15. Кудрявцев В. Уголовное право России. Особенная часть. М., 2007. С. 323. [↑](#footnote-ref-15)
16. Кудрявцев В. Уголовное право России. Особенная часть. М., 2007. С. 326. [↑](#footnote-ref-16)