# ВВЕДЕНИЕ

С непрерывным нарастанием темпов развития автомобильного транспорта в России растет и интенсивность движения, усложняется обеспечение порядка и безопасности движения на автомобильных дорогах и улицах городов и других паселенных пунктов.

 Вопросы обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта постоянно стоят в поле зрения не только отдельных ведомств и организаций, ио и всей общественности нашей страны.

Значительное внимание, уделяемое проблемам дорожной безопасности, не случайно. Дело в том, что механический транспорт, в том числе и автомобильный, – величайшее благо для человечества, но при неправильном использовании он нередко бывает источником тяжелых, а подчас и трагических последствий. Российское гражданское законодательство признает транспорт источником повышенной опасности.

Безопасность дорожного движения обеспечивается нормальным функционированием всех составляющих комплекса "человек – автомобиль – дорога – окружающая среда". Между тем недостаточная надежность элементов этой системы (низкая дисциплина участников движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей и дорог) являежя причиной дорожно-транспортных щюисшествий (ДТП), общее количество которых в Российской Федерации за 1994 г. составило 174,91 тыс. (при этом погибло 35599 и ранено 189877 человека). Среди пострадавших в результате ДТП большую часть составляют водители и пассажиры, т.е. лиц, находящиеся в транспортньи средствах ( **61%** от обшего числа погибших и **62%** – от общего числа раненых ). На долю пешеходов приходится соотвежтвенно **39%** погибших и **38%** раненых. Наибольшее число пострадавших – люди сравнительно молодого возраста – 30 – 35 лет.

Основные причины возникновения ДТП : нарушения Правил дорожного движения со стороны водпелей – **74,3%,** нарушение Правил со стороны пешеходов – **27,5%,** неудовлетворительное состояние улиц и дорог – **12,6%,** технические неисправности транспортных средств – **1,3%** [1,с.3].

Таким образом, от дисциплинированности участников дорожного движения, профессиональной подготовки водителей решающим образом зависит уровень безопасности дорожного движения.

Основным нормативным актом, регулирующим поведение участников дорожного движения, являются Правила дорожного движения. Они определяют действия его участников в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров, регулировщика. Правила отражают достигнутый уровень автомобилизации в стране и по мере ее развития изменяются и учочняются.

Борьба с такими опасными явлениями ведется различными методами и средствами. Определенную роль среди мероприятий Российского государства по предотвращению несчастных случаев на транспорте играют и меры уголовно-правового характера. Они применяются в отношении тех неправомерных деяний на транспорте, которые отнесены российским законодательством к преступным. Реализация указанных уголовно-правовых норм способствует укреплению общественной дисциплины без чего невозможно обеспечить прочный общественный порядок в стране.

Анализ судебной практики свидетельствует о необходимости тщательного изучения действующего уголовного законодательства об автотранспортных преступлениях и научного обобщения опыта его применения следственными и судебными органами, о необходимости разработки предложений по совершенствованию этого закоподательства и практики его применения.

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

Ныне действующая ст. 264 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксилуатаиии транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинившее крупный ущерб. В ч. 2 рассматриваемой статьи установлена ответственность за более тяжкий вид данного преступлейия – “ то же действие, повлекшие 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.

При разработке общего понятия транспортных преступлений в первую очередь следует исходить из того, что речь идет об определенной группе однородных преступлений. В теории российского уголовного права общепризнано, что однородность преступлений в первую очередь определяется однородпостью объекта посягательства, иными словами, однородностью охраняемых законом общественных отношений. В этом плане необходимо признать, что к транспортным преступлениям должны бьць отнесены такие общественно опасные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта.

Следовательно, имеется определенная относительно однородная сфера общественной жизни российского общества, которая нуждается в уголовно-правовой защите. Можно выделить целую группу преступных деяний, посягающих на единый родовой объект (однородные общественные отношения). Таким объектом для транспортных преступлений является нормальная, безопасная работа железнодорожного, водного, воздушного транспорта, автомототранспорта и городского электро-транспорта в сфере его движения. Преступные посягательства на указанный объект могут выражаться в различного рода действиях, совершаемых с различной формой вины, различными категориями лиц. Эти особенности преступных деяний дают основания для формулирования отдельных составов преступлений. Однако общим признаком, объединяющим данные преступления в одну группу, является именно единый родовой объект посягательства.

**2. Объективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

## 2.1. Объект преступления

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

Именню в этом состоит специфика автотранспортных преступлений. Нарушение же правил безопасности техническюго обслуживания транслорта, нарушение прааил безопасности труда во время ремонта, заправки горючим указанных видов транспорта или производства по-грузочно-разгрузочных работ, как уже отмечалось, не может быть квалифицировано по ст. 264 УК РФ, так как в упомянутых случаях отсутствует посягательство на безопасность движения [2, с.17-18].

Отсюда следует, что непосредственным объектом преступлений, предусмотренных.ст. 264 УК РФ, является безопасность движения автомобилей, трамваев и других механических транспортных средств. Вместе с тем при совершении рассматриваемых преступлений вред причиняется и другим правоохраняемым объектам : личности граждан, личному имуществу. Однако эти интересы выстулают лишь в качестве дополнительного непосредственного объекта, который не определяет и не может определять правовую природу данного преступления.

Говоря об объекте рассматриваемого преступлений, необходимо обсудить также вопрос, о каких видах транспорта идет речь в ст. 264 УК РФ и как решается эта проблема в судебной практике и теории уголовного права России.

Пленум Верховного Суда РСФСР в постановлении от 22 октября 1969 г. “ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их угоном ” указал, что под транспортными средствами, о которых говорится в ст. 264 УК РФ, следует понимать автомототранспортные средства, подлежащие регистрации в Государственной автомобильной мнспекции, пассажирские и грузовые трамваи и троллейбусы, все виды тракторов, а также дорожные, строительные, уборочные, сельскохозяйственные и тому подобные специальные самоходные машины [3, с. 5].

Пленум Верховного Суда СССР в постановлении от 6 октября 1970 г. “ О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях ” разъяснил судам, что “под иной самоходной машиной, указанной в примечании к ст. 264 УК РФ, следует понимать любые дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины

(экскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автопогрузчик и т. п.) ” [4, с. 19].

Таким образом, речь идет о средствах механического транспорта, движущегося по дорогам нашей страны. Правила дорожного движения 1994 года определяют механическое транспортное средство как “ транспортное средство, приводимое в движение двигателем, кроме мопедов и приравненных к ним других подобных транспортных средств ”. Этот термин охватывает также любые тракторы и самоходные машины.

Таким образом, мопед не является механическим транспортным средством. Его отличительной чертой является относительная небольшая максимальная скорость и рабочий объем двигателя. С точки зрения Правил мопед приравнен к велосипеду, а водители мопедов несут ответственность наравне с водителями велосипедов и гужевых повозок. Поэтому к этим лицам Правила предъявляют иные требования, чем к водителям механических транспортных средств.

Правила дорожного движения к механическому транспортному средству относят и мотоциклы, т. е. двухколесные механические транспортные средства с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

Из ст. 264 УК РФ прямо вытекает, что ею охватываются преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации тракторов и иных самоходных машин ( тракторы всех категорий и любого назначения, грейдеры, бульдозеры, скреперы, комбайны, сельскохо-зяйственные уборочные механизмы и другие самодвижущиеся машины ). Закон исходит, во-первых, из того, что водители всех средств механического транспорта обязаны соблюдать установленные правила технической эксплуатации и безопасности движения и, во-вторых, из того, что нарушение этих правил во время движения по дорогам страны водителем любого вида механического транспорта создает такого же рода опасную дорожную обстановку, как и при совершении указанных действий водителем автомашины. Приняв подобное решение, законодатель тем самым дал исчерпывающий и ясный ответ на этот спорный вопрос.

**3. Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств**

***3.1. 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 отно-шения 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 неосто-рожности.

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 непривлечения 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.

Верховный Суд неоднократно указывал, что в случаях умышленного использования автотранспортных средств для совершения убийства, причинения телесных повреждений, уничтожения или повреждения государственного, общественного или личного имущества граждан дейст-вия виновных должны быть квалифицированы по статьям о преступлениях против личности или по статьям о преступлениях против собственности.

Правильное установление субъективной стороны имеет важное значение и для определения объективной стороны преступления. Это обусловлено в первую очередь тем, что преступным действием (бездействием) признается лишь такое поведение лица, которое находится под контролем его воли и сознания. В объективную сторону включаются только те вредные последствия, которые виновный предвидел или в отдельных случаях должен и мог предвидеть, иными словами, те последствия, которые охватывались умыслом или неосторожностью виновного.

При анализе субъективной стороны преступления необходимо иметь в виду, что в советском уголовном законодательстве существуют такие составы преступлений, которые могут быть совершены только умышленно (особо опасные государственные преступления, бандитизм, умышленное разрушение или повреждение путей сообщения и транспортных средств, кража, грабеж, разбой, изнасилование, хулиганство и др.). В других случаях общественно опасное деяние признается преступлением при наличии как умышленной, так и неосторожной вины. К числу таких преступлений относятся, в частности, убийства, телесные повреждения, уничтожение и повреждение государственного, общественного и личного имущества граждан и др.

В законодательстве предусмотрена и третья группа преступлений, в которых субъективная сторона претупления является весьма сложной и неоднородной. Я имеею в виду случаи, когда форма и характер психического отношения лица к самому общественно опасному действию (бездействию) не совпадает с формой и характером психического отношения лица к наступившим вредным последствиям.

Важное значение при рассмотрении субъективной стороны автотранспортных преступлений имеет вопрос, относительно каких обстоятельств совершенного деяния необходимо выяснять психическое отношение виновного. Психическая деятельность человека представляет собой сочетание интеллектуального и волевого моментов. Говоря о субъективной стороне преступления, я имеем .в виду различные формы и виды соотношения сознания и воли у виновного. Несмотря на то что в каждом конкретном преступном деянии содержание субъективной стороны сугубо индивидуально, можно установить и некоторые общие положения. Это обусловлено тем, что содержание субъективной стороны любого преступления составляют все те объективные обстоятельства, которые вменяются в вину субъекту преступления: общественно опасное действие (бездействие), вредные последствия, причинная связь, обстановка, время, место, способ совершения преступления. Поскольку объективные признаки каждого преступления имеют как свои специ-фические, индивидуальные особенности, так и общие черты, постольку и субъективная сторона каждого преступления отражает указанное положение.

Российское уголовное законодательство в нормах Общей части определяет, какие общие моменты должны составлять содержание субъективной стороны любого преступления. В ст. 25 УК РФ указано, что преступление признается умышленным, если лицо, его совершившее, сознавало общественно опасный характер своего действия или бездействия, предвидело его общественно опасные последствия и желало их или сознательно допускало наступление этих последствий. В ст. 26 УК РФ раскрыто содержание неосторожной вины

Естественно, когда речь идет о преступлени и в целом, то о нем можно говорить только как об умышленном либо как о неосторожном деянии. Другой вопрос: отношение к каким элементам объективной стороны (действию или вредному последствию) превращает деяние в умышленное или неосторожное?

По-видимому, вполне правомерно говорить об умысле и неосторожности как относительно общественно опасного действия (бездействия), так и относительно вредных последствий, потому что эти понятия отражают своеобразные формы психического отношения.[11,с.179] Поскольку же умысел и неосторожность в уголовном праве являются единственно возможными формами субъективного отношения виновного к содеянному, то именно этими понятиями следует пользоваться, определяя психическое отношение лица к действию (бездействию) и к результату.

Объективная сторона автотранспортных преступлений слагается из нарушения правил дорожного движения, правил эксплуатации и факта на-ступления определенных вредных последствий. Следует также иметь в виду, что в каждом отдельном случае преступное поведение виновного может слагаться не из одного, а из целого ряда нарушений. Вредные последствия также могут наступить многочисленные, и притом весьма разнообразные. Субъективное (психическое) отношение виновного к каждому из допущенных им нарушений и наступившим вредным последствиям также может быть различным. В психике виновного должны найти отражение все эти обстоятельства. Если же не будет установлено определенного психического отношения лица к действию (бездействию) и к вредным последствиям, то лицо не может быть привлечено к уголовной ответственности, так как в этом случае фактически не будет установлена субъективная сторона преступления.

Из признания необходимости установления именно умысла (неосторожности) как относительно действия (бездействия), так и относительно вредных последствий вытекает важный вывод: в отношении всех этих обстоятельств должен выясняться как интеллектуальный, так и волевой момент.

Выяснение психического отношения виновного к действию (бездействию) и к наступившим вредным последствиям имеет важное правовое значение. Это, во-первых, означает установление признаков, относящихся к составу автотранспортного преступления, что необходимо для правильной квалификации преступления; во-вторых, способствует отграничению одних преступлений от других, смежных преступлений;

в-третьих, помогает выяснению степени общественной опасности виновного и совершенного им преступления и тем самым способствует назначению справедливой меры уголовного наказания. Установление характера психического отношения лица к обстоятельствам, входящим в объективную сторону преступления, - а такими обстоятельствами явля-ются не только вредные последствия, но и само общественно опасное действие (бездействие) - всегда имеет важное значение для правильнай квалификации преступления.

 В соответствии с частью 2 статьи 24 УК РФ деяние, совершенное по неосторожности, признается только в том случае, когда это специально предусмотрено соответсвующей статьей Особенной части. Иными словами, если в статье Особенной части указано “по неосторожности”, то данное преступление может быть совершено только по неосторожности. Стало быть преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств может быть совершено только по неосторожности.

С., управляя автомашиной “Запорожец”, ехал с женой и двумя детьми по дороге со скоростью 70 км в час. Проезжая по дороге, С. увидел впереди себя на большом расстоянии Р., 83 лет, который стоял на правой обочине. Р., пропустив грузовую автомашину, начал переходить дорогу. В данной обстановке С. обязан был выбрать такую скорость движения и с таким расчетом, чтобы мог своевременно замедлить движение или остановиться. Он обязан был обратить внимание и на то, что Р. переходил дорогу, согнувшись вперед и смотря вниз. С. должен был при неосмотрительных действиях со стороны Р. принять необходимые меры для предотвращения опасных последствий. Однако С. указанные меры безопасности сознательно не предпринял. Вся его предосторожность заключалась в том, что он подал сигнал и несколько снизил скорость (до 60 - 65 км в час), а среагировал на опасную обстановку путем торможения лишь в тот момент, когда Р. уже подходил к пути следования автомашины. Вследствие того, что С. заблаговременно не принял необходимых мер безопасности, а затормозил автомашину с явным опозданием и в непо-средственной близости от Р., он передней частью автомашины сбил Р., который от полученных повреждений вскоре скончался. Анализ дела показывает, что нарушение было совершено сознательно: С. предвидел и фактическую сторону деяния, и его общественную опасность. По отношению к вредным последствиям у виновного имела место преступное легкомыслие.

Преступное легкомыслие по отношению к вредным последствиям не может иметь места в случае, если по отношению к факту совершенного нарушения у виновного имелась преступная небрежность, так как здесь он не предвидит самого факта нарушения, а следовательно, не осознает и возможность наступления вредных последствий.[12,с.14]

Так, если водитель по рассеянности просмотрел дорожный знак, на котором были указаны особенности дороги (извилистая, кривая, закрытый поворот, железнодорожный переезд и т. д.), и поэтому не принял необ-ходимых мер предосторожности, в результате чего наступили тяжкие последствия, то в данном случае и по отношению к факту нарушения правил движения, и по отношению к наступившим вредным последствиям имеет место преступная небрежность: виновный не предвидел факта нарушения, не предвидел возникновения вредных последствий, но должен был и мог предвидеть как самый факт нарушения, так и наступление вредных последствий.

При преступном легкомыслии по отношению к наступившим вредным последствиям при совершении автотранспортных преступлений лицо осознает возможность их наступления вообще, но надеется, что в данных конкретных условиях вредные последствия не наступят. Виновный надеется предотвратить наступление вредных последствий своими собственными силами. Он может также рассчитывать на то, что пешеход успеет перейти дорогу и несчастный случай не произойдет, мо-жет надеяться на действия водителей других автомашин и т. д. Однако такая надежда на предотвращение результата является легкомысленной, недостаточно обоснованной и нереальной. Поэтому я и рассматриваем ее как преступное легкомыслие.

Легкомысленный расчет — это расчет, сделанный без учета особенностей дорожной обстановки, технической возможности управляемой машины, состояния водителя, действия окружающих лиц. Легкомысленным он признается потому, что в данной ситуации при правильном расчете наступления вредных последствий можно было бы избежать. Если окажется, что вредные последствия наступили бы и при правильном расчете, то в действиях водителя нет вины.

Энгельсским городским народным судом Саратовской области был осужден Н., который, управляя грузовой автомашиной, ехал по улице г. Энгельса в сторону моста через Волгу со скоростью 50 км в час. Подъезжая к железнодорожному переезду, Н. в 150 м впереди себя увидел на переезде К., подметавшую в это время железнодорожное полотно и находившуюся на проезжей части дороги. Увидев на дороге опасность для движения, Н., не снижая скорости, не тормозя, продолжал движение, надеясь объехать К. справа. Когда К. в непосредственной близостями от машины выпрямилась, Н., резко затормозил машину, но машина продвинулась “юзом” и сбила передней частью К., которая от полученных повреждений скончалась. Н. Сознательно нарушил правила безопасности движения, но по отношению к наступившим вредным последствиям у него имелась преступное легкомыслие, так как он хотя и предвидел возможность наступления вредных последствий, но надеялся их предотвратить. Н. Рассчитывал на свое умение, ловкость и т. д. Надежда его была неосновательной, легкомысленной. Именно это и явилось субъективным основанием для привлечения Н. к уголовной ответственности.

Говоря о том, что виновный предвидит возможность наступления вредных последствий, необходимо отметить, что предвидение наступления вредных последствий должно относиться к тому периоду поведения лица, когда он может еще принять меры для предотвращения этих последствий. Указанное обстоятельство особенно важно отметить потому, что в момент наезда шофер, как правило, осознает неизбежность наступления тяжелых последствий, однако предотвратить их он уже не в состоянии.

Преступная небрежность в отношении вредных последствий может сочетаться и с преступно-небрежным нарушением правил движения и эксплуатации транспорта, установленных на механическом транспорте. Данная ситуация усматривается в тех случаях, когда виновный не сознавал, но должен был и мог сознавать, что он нарушает какие-либо конкретные правила движения или эксплуатации транспорта. При этом следует подчеркнуть: небрежность предполагает, что субъект мог и дол-жен был предвидеть в общих чертах все возможные вредные последствия своего нарушения, несмотря на то что в конкретной ситуации они могли развиваться несколько необычно.

При привлечении к уголовной ответственности за преступление, совершенное по преступной небрежности, необходимо иметь в виду, что закон требует в каждом конкретном случае устанавливать не только обязанность, но и реальную возможность лица предвидеть наступившие вредные последствия. Такая возможность, как известно, может быть ограничена и объективными условиями, и субъективными особенностями человека. Иногда суды не учитывают указанные обстоятельства и вменяют в вину лицу такие вредные последствия, которые субъект не только не предвидел, но и не мог предвидеть. Чаще всего это происходит в тех случаях, когда виновный не сознавал сам факт нарушения им правил движения и эксплуатации. Характерно в данном отношении дело Б, который работал шофером грузовой автомашины. Приехав в город, Б. остановил автомашину у тротуара, с тем чтобы высадить из нее людей. Пассажир Р. вышел из кабины машины и, захлопнув дверцу кабины, сказал

шоферу: “Езжай”. Б., проехав метров десять, услышал крик: “Стой!”. Оказалось, что Р. был задавлен правым задним колесом машины. В ходе расследования: было установлено, что, когда Р. вышел из машины и захлоп нул дверцу кабины, у него из сумки рассыпалась картошка. Р. полез под машину, чтобы собрать ее. В этот момент машина тронулась, и он попал под колесо. Коллегия признала, что из материалов дела усматривается, что Б. не нарушил правил движения; он не предвидел и не мог предвидеть, что Р. полезет под машину и попадет под колесо.[13,с.8-9] В приведенном примере действия потерпевшего, были столь неожиданными, что Б. действительно не предвидел и не мог предвидеть казанного развития событий. Коллегия вполне обоснованно пришла к выводу о том, что со стороны Б. не было вины, налицо несчастный случай.

В современном транспортном потоке действия водителей, пешеходов, пассажиров и других участников движения теснейшим образом взаимосвязаны. Каждый участник движения рассчитывает на строго определенное поведениё другого лица, управляющего ли тран-спортным средством или пересекающего улицу, соответственно координируя свое поведение. Поэтому, если тот или иной участник движения “вне правил” совершенно неожиданно и резко меняет характер своего поведения на дороге, водитель, совершивший в связи с этим наезд на пешехода или допустивший столкновение с другим транспортным средством, возможно, и не мог предвидеть такого рода развитие событий. Налицо невиновное причинение вредного результата. Невозможность предвидения в данном случае вытекала из того, что сам водитель никаких нарушений правил движения не допускал, а если они и были им допущены, то не эти нарушения обусловили наступление вредных последствий.

***Субъект преступления***

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 являют-ся 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 епособности к такого рода деятельности, либо из-за слабой профессиональной подготовленности к вождению машин, либо, наконец, из-за простой недисциплинир-ванности и невнимательности.

Пригодность к вождению механическим транспортным средством определяется медицинской комиссией. Однако, как отмечается в целом ряде специальных исследований, такая комиссия не может полностью выя-вить способности проверяемого: качество его внимания и оперативного мышления, эмоциональную устойчивость, время психомоторной реакции. Ведь почти половина всех наездов на препятствия и пешеходов происходит из-за упущенной десятой доли секунды (так называемая “трагедия нескольких метров”). В связи с этим чрезвычайно важны специальные медицинские исследования, которые определяли бы уровень психомоторной реакции водителя транспортного средства. Знание води-телем его потенциальных возможностей к управлению транспортом и обеспечению безопасности движения во многих случаях поможет ему избрать наиболее оптимальный образ действий за рулем, заставит его быть более внимательным, повысит его бдительность, а когда даже может заставить человека отказаться от самостоятельного управления транспортным средством. Зарубежный опыт проведения специальных обследований на предмет определения психофизиологической пригод-ности человека к управлению транспортным средством показывает, что отбор лиц на работу в качестве водителей с применением указанных методов дает весьма положительные результаты. Так, в Парижской транспортной компании за 10 лет после введения психологического отбора при увеличении машинного парка на 30% и увеличении средней скорости движения с 25 до 45 км в час количество несчастных случаев, происшедших по вине водителя, сократилось на 30%.[14,c.36]

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 электро-транспортом 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 обстоя-тельствах 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 автодорожное 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. Верховный Суд СССР по одному из конкретных дел указал что “за нарушение правил безопасности движения вс время практической езды на учебной автомашине с двойным управлением ответственность несет инструктор, а не учащийся, если инструктор не принял своевременных мер к предотвращению аварии”.[15,с.5-6]

 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

Введенный в действие с 1 января 1997 года Уголовный Кодекс признает нарушение правил дорожного движения и экплуатации транспортных средств, повлекее определенные последствия, общественно опасным деянием. Законодатель четко определяет в статье 264 Уголовного Кодекса форму вины, при которой может совершаться данное преступление. А именно - неосторожная форма вины. Также предельно ясно определены и виды последствий дорожного преступления. Из статьи явно вытекает, что если водитель причинил легкий вред здоровью потершевшему, то он не будет отвечать перед законом. Специфика указанного крупного ущерба в этой статье состоит в том, что он является оценочным, так как закон не определяет его в фиксированном выражении, как это указано в других статьях Кодекса.

Если говорить о значении данной статьи в широком смысле слова, то она прежде всего направлена на охрану безопасности дорожного движения, и я бы сказал, в первую очередь на охрану жизни человека.

Пешеход, - вот кто обычно становится “жертвой” незадачливых водителей. Именно водители чаще нарушают правила дорожного движения - 75 %.

Введя тем самым ответственность за такое нарушение правл движения, законодатель старается уменьшить в какой то степени вероятность возникновения тяжелых и трагический последствий с людьми, и увеличить безопасность на дорогах нашей страны.