



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)

Факультет заочного обучения и дистанционных образовательных
технологий

ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ ТЕМЫ "НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ" В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ

Выпускная квалификационная работа
по направлению 44.03.04 Профессиональное обучение (по отраслям)
Направленность программы бакалавриата
«Правоведение и правоохранительная деятельность»

Выполнил:

студент группы ЗФ-411/112-4-1Кс
Санатин Алексей Васильевич

Научный руководитель:

старший преподаватель
ФЗО и ДОТ
Яшкин Василий Васильевич

Проверка на объем заимствований:

68,66 % авторского текста

Работа рекомендована к защите
рекомендована/не рекомендована

« 15 » 04 2017 г.

декан факультета

Иголкина Е.И. Иголкина

Челябинск

2017

Глава 1. Разработка законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Историческое развитие внутреннего законодательства об ответственности за преступления

Транспорт как таковой (за исключением конных) появился в России сравнительно недавно. Порядок передвижения по российским дорогам в XVII-XVIII веках регулировался правилами и инструкциями и касался автобусов и, в некоторой степени, водного транспорта. Одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за так называемое транспортное преступление содержится в законодательстве России XVII века, когда прообраз такого преступления можно считать актом, ответственность за который установлена статьей 17 главы XXII Совета Код 1649. Уголовное преступление признало действия человека «с похвалой или с пьянством, или с умыслом будет наезжать на лошадь, чья жена и ее лошадь будут настоящей молотью и рушиться, а также ее позором или ее борьбой Будет больно ... ».

С 1718 года за соблюдение правил движения начали реагировать на действия полиции. Петр Великий издал указ о соблюдении дорожной безопасности, который регулирует движение лошадей. За несоблюдение будут отправлены в Сибирь. В 1732 году для спидеров была смертная казнь. Однако в качестве инцидента, то есть причинения вреда, квалифицировал действия всадника, что «демонские хитрости» (по совпадению) не смогли удержать лошадь, которая вызвала смерть жертвы », потому что лошадь, из которой испугался, И уздечка сорава разбивается, а ее ударати немощна " .

Для определения штрафов в отношении фермеров, которые часто становятся виновниками несчастных случаев, 23 марта 1839 года была утверждена «Хартия сельских судов для государственных крестьян». В своем IV «наказание за преступления против законов и личной безопасности»

устанавливает наказание «за поездку скорой помощи по улицам, базарам, ярмаркам и другим местам, которые часто посещают люди, в случае того, что произошло от этого вреда другому, до Взыскивают с виновным 25-50 копеек серебром, независимо от компенсации причиненного ущерба, а если поездка скорой помощи - кто-то пострадал, виновный, взятый под стражу ».

Определенная систематизация норм, регулирующих использование транспорта, была достигнута в кодексе уголовных и исправительных наказаний 1845 года, в котором содержащиеся правила делятся на три категории:

- на суше сообщение. Эти правила предусматривают ответственность за ненадлежащее обслуживание дорог, переездов, мостов, преднамеренный и непреднамеренный ущерб, блокирование путей, нарушение правил, регулирующих локомотивы и их эксплуатацию;

- на речном транспорте, который включает ответственность за повреждение шлюзов, плотин и других гидротехнических сооружений или судов;

- о морском транспорте, который включает ответственность за нарушение правил безопасности при движении и эксплуатации судов.

Таким образом, к середине девятнадцатого века была создана первичная (элементарная) правовая основа для организации дорожного движения и обеспечения его безопасности. Они состояли из ряда специальных статей «Кодекса об уголовных и исправительных наказаниях» и 87 статей «Уголовного закона о мелких преступлениях и правонарушениях», в котором определялись меры наказания за нарушение правил, установленных для содержания дорог и обеспечения безопасности дорожного движения . Но очевидный распределенный характер норм, регулирующих ответственность за нарушения правил безопасности движения и транспортной операции.

Постановления Кодекса и распоряжения, относящиеся к этому периоду, были первыми правовыми документами, в которых безопасность

движения транспортных средств включалась в качестве одного из необходимых элементов состояния дорожного покрытия, которое определяло ответственность за его ущерб.

Положительная сторона Уголовного закона 1903 года должна признать попытку дифференциации уголовной ответственности в соответствии с характером субъектов преступлений. В ней, в частности, выделялись: лица на службе; Правитель оперативных служб; Пассажиры; Другие лица. Достаточно разработаны положения, предусматривающие ответственность за нарушение безопасной эксплуатации морского и речного транспорта.

Постепенно правила были переработаны, обновлены. Были обсуждены тонкости пересечения подъездных путей было рекомендовано замедлить до пересечения, а не обгонять на сложных участках. Появилось правило, обязывающее уступить дорогу пешеходам. Любопытно, был ли аналог правила уступать транспортным средствам со спецсигналами - водитель обязан был уступить движению транспорта или остановиться, если есть процессия или похороны.

Появление автомобильной промышленности фактически произошло в конце XIX - начале XX века с появлением двигателя внутреннего сгорания. Увеличился объем перевозок, появились первые автомобили (в России первый автомобиль был построен в 1910 году), число которых постоянно растет. Необходимо было создать контроль над ситуацией вождения. В 1908 году было решено передать полиции белую трость, которую полиция направляла и показывал направление для водителей и пешеходов. После октября 1917 года первым законодательным актом, направленным на обеспечение безопасного автомобильного транспорта, был Указ Совета Народных Комиссаров СССР от 10 июня 1920 года «На дорогах больше Москва и ее окрестности (правила)». Эти правила уже тщательно регулируются многими важными вопросами. Упоминается и водительское удостоверение, которое должно было иметь водитель. Был введен режим скоростного вождения, превышение которого было невозможно. Подобные

правила были введены в городах до 1940 года, где были изданы первые общие правила дороги, по которым редактировались правила в городах. Стоит отметить, что в первые годы советского вторжения в сферу безопасности функционирования транспорта рассматривалось как увеличившаяся социальная опасность. Например, человек, едущий в поезде и тормозные колодки, подлежал немедленному аресту и отправке в местную чрезвычайную комиссию для дальнейшего направления в концентрационный лагерь сроком на 5 лет. Та же участь ждала водителей и других, обвиняемых в бездействии. В те годы, кроме того, игнорировался принцип ответственности за вину, а бремя доказывания невиновности, в некоторых случаях, приписывалось подозреваемому. Произошло и неоправданно широкое толкование концепции преступлений против безопасности дорожного движения и транспортной операции. В нее, например, включается небрежное отношение к своим должностным обязанностям, ведущее к потере или повреждению груза, нарушению законных требований капитана и др. В уголовном кодексе РСФСР 1922, 1926 и 1960 гг., который регулировал ответственность за эти преступления, преступления, связанные с использованием различных видов транспорта, рассматривались главным образом в экономической сфере и в сфере охраны общественного здоровья, общественной безопасности и общественного порядка. В Великобритании РСФСР 1926 г. состав этих преступлений находился в разных главах, в том числе в главе о преступлениях против государства. А в уголовном кодексе РСФСР 1926 года не было каких-либо положений, специально направленных на защиту безопасной эксплуатации автотранспортных средств. Однако после Указа ЦИК и СНК от 23 января 1931 года «ответственность за правонарушение, нарушающее функционирование транспорта» уголовного кодекса РСФСР 1926 года была вынесена из уголовного закона об ответственности за нарушение правил дорожного движения, Некачественный ремонт и т. Д. (Статья 593). Более развитые правила безопасности движения и эксплуатации транспорта были в Великобритании РСФСР 1960 В нем более

последовательно была унификация этих норм, различие между нарушением трудовой дисциплины при перевозке и нарушении Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. В 1961 году появились первые общие правила, действующие повсеместно во всех городах «Правила дорожного движения на улицах городов, поселков и дорог СССР». Особо следует отметить Резолюцию Пленума Верховного Суда СССР № 2 от 9 апреля 1965 года, в которой судам разъяснялось, что лица, виновные в преступлениях, связанных с дорожным движением, могут быть в форме намерений и халатности в отношении последствий Эти преступления - только в форме халатности. Однако законодательная оценка общественной опасности неосторожных действий, указанных в статьях 211, 213 Уголовного кодекса РСФСР 1960 года, практически не отличалась от оценок общественной опасности серьезных умышленных правонарушений. Если сравнить преступление, предусмотренное частью 2 статьи 211 Уголовного кодекса РСФСР 1960 года, с преднамеренным убийством без отягчающих обстоятельств (статья 103), то легко понять, что санкции обеих статей содержали наказание в виде лишения Свободы на срок до 10 лет. Разница между этими двумя типами приговоров была их местом службы - режим исправительных трудовых колоний. Важным моментом является 1968 год, в котором были приняты международные конвенции универсальных правил дорожного движения. В 1973 году СССР создал Правила дорожного движения на основе принятых названных в Конвенции правил. В 1993 году были приняты Правила дорожного движения (далее - Правила дорожного движения), которые со многими вариациями и дополнениями применяются в настоящее время. Правила дорожного движения устанавливают единую процедуру для трафика, определяют сферу их правового регулирования, которая ограничивается связями с общественностью, связанными только с трафиком, и может распространяться на другие виды трафика (например, железнодорожные, воздушные, водные). В 1997 году вступил в силу Уголовный кодекс Российской Федерации (далее - уголовный кодекс),

который устанавливал серьезную уголовную ответственность за совершение правонарушений, связанных с дорожным движением. Преступления, которые впервые нарушают безопасность эксплуатации транспортных средств, составляют отдельную главу 27 Уголовного кодекса «Преступления против общественной безопасности и общественного порядка». Эта глава находится в разделе IX Уголовного кодекса, помещена на третьем месте после раздела о преступлениях против личности и в экономике. Кроме того, правовые рамки обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, в том числе правовые акты - Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (с изменениями от 28.07.2012) «О безопасности движения» (далее - Федеральный закон «О безопасности дорожного движения») - Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 г. П 711 (с изменениями от 27.10.2011) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»); В ФЗ по безопасности дорожного движения определено, что целями безопасности дорожного движения являются: защита жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий, сокращения серьезности их воздействия. В статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» указаны основные условия, которые используются в СДА: - транспорт - совокупность социальных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и товаров с транспортными средствами или без них в пределах дорог; - безопасность движения - состояние этого процесса, отражающее степень защиты его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; - дорожно-транспортный инцидент - событие, произошедшее во время движения на дорожном транспортном средстве и с его участием, в результате которого погибли или получили ранения люди, повреждены Транспортных средств, средств, товаров или

иного материального ущерба - обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предотвращение причин дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий - участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве транспортного средства Водитель, пешеход, пассажир транспортного средства; - организация дорожного движения - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и администрации - действия, направленные на регулирование дорожного движения; - дороги, оборудованные или адаптированные и используемые для передвижения транспортных средств полосой суши или поверхностью искусственных сооружений. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины дорог и разделительные полосы при их наличии. Дорожно-транспортный инцидент является «нарушением нормальной работы транспорта, возникающей в процессе технического обслуживания транспортных средств (автомобилей, общественного Транспорт, самоходные машины), когда они путешествуют по дорогам, что привело к пагубным последствиям ». В зависимости от последствий проводится различие между преступными нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и административными правонарушениями на транспорте. Причины дорожно-транспортных происшествий можно разделить на инцидент: 1. Вызванные водителями, работающими на транспорте в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, с серьезной усталостью, нерегулярностью в маневрировании, перевозкой пассажиров и грузов, превышением безопасной скорости при повороте, обгоне, проезжении через препятствия или столкновения на дороге, если это необходимо, чтобы избежать столкновения Или столкновения; В результате нарушения приоритета путешествия перекрестков, безопасного расстояния движения; В непредвиденном отходе от вашей серии, включая полосу встречного движения, блики фар, неподчинение светофорам, дорожные знаки

и указатели; Из-за неправильной оценки конкретных дорожных условий и т. Д. ; Вызванных неправильными действиями пешеходов: внезапное появление на дороге из-за препятствия (например, стоя на остановке или троллейбусе на обочине или на обочине); Внезапный выход транспортного средства, движущегося в том же или противоположном направлении; Непредсказуемое поведение (пешеход, явно безнадежно проезжавший мимо машины, внезапно бросился перехватить ее и т. Д.); Выход на проезжую часть в запрещенном месте, от незащищенного участка дороги при нарушении светофора на обочине дороги и т. Д. ; Произошли в результате нарушений лицами, ответственными за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств (нарушение правил технического обслуживания и выпуска на линию неисправного транспорта), а также из-за несоблюдения дорожного надзора за состоянием дороги , Плохой организации контроля за движением. Практика показывает, что в подавляющем большинстве случаев дорожно-транспортные происшествия происходят в результате нарушения правил дорожного движения водителями, пешеходами, пассажирами, велосипедистами, мотоциклистами, а также грубыми нарушениями рабочих правил работниками Транспорт домашних хозяйств, слабый контроль за состоянием дорог и организация дорожного движения. В Российской Федерации государственная система учета дорожно-транспортных происшествий, проводимая дорожной полицией в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 30.04. 1997 № 508 (с изменениями от 02.02.2000) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения». Таким образом, в современном российском праве отношения, обеспечивающие безопасность движения и транспортную деятельность, являются неотъемлемой частью всего комплекса отношений, осуществляющих и охраняющих общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта.

1.2 Уголовно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в зарубежных странах.

Афе движение на улицах стало актуальным с появлением конской сбруи и других первых автомобилей. Даже в те ранние годы от неорганизованного движения людей были убиты. Первые попытки организовать движение, приняты в Древнем Риме, где на некоторых улицах были введены односторонние движения для автомобилей. Для осуществления этого правила должны быть специально выделены охранники. Считается, что первый пешеход был убит автомобилем в Англии в 1896 году, вскоре после отмены правила, что перед автомобилем должен отправиться человек с Красный флаг и информировать общественность о надвигающейся опасности. В начале XX века автомобильный парк мира, сконцентрированный в основном в Северной Америке и Западной Европе, не превышал 15 тысяч автомобилей, произведенных в США, Германии, Франции и Великобритании. Увеличился современный парк транспортных средств во всем мире и увеличилось число преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения. В докладе Комиссии по глобальной безопасности дорожного движения, созданной под эгидой Международной автомобильной федерации (Federation Internationale de l'car), фигурирует цифра 1,2 млн. - вот сколько человеческих жизней ежегодно вызывают несчастные случаи на дорогах мира . Ежедневно это 3 тысячи человек, из них 500 детей. Около 50 миллионов случаев дорожно-транспортных происшествий живы, но покалечены. Дорожно-транспортные травмы стоили странам 518 миллиардов долларов. В год, в среднем от одного до двух процентов их валового национального продукта. Наибольшая нагрузка на низкий и средний доход на душу населения. По мнению экспертов, если в ближайшем будущем не будут предприняты решительные шаги по улучшению ситуации на дорогах, к 2020 году в этих странах число погибших в результате ДТП увеличится на 80%. Законы о дорожном

движении, которые регулируются А вопросы безопасности - в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, Украине, Эстонии. В Испании аналогичный документ под названием «Основной закон о движении автотранспортных средств и безопасности дорожного движения». В Болгарии, Дании, Испании, Украине, Финляндии закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере. В Норвегии, наряду с Законом «О дорожном движении», вопросы безопасности на дорогах, регулируемые в «Законе об обязательном воздержании лиц в определенных профессиях» от 16 июля 1936 года, он требует полного воздержания от алкоголя, других опьяняющих или Наркотических средств для лиц определенных профессий, включая водителей коммерческих транспортных средств в течение не менее 8 часов до поездки. В Германии, действующей отдельно, в дополнение к основному закону «О безопасности дорожного движения», «Закону о нарушениях правил дорожного движения», положениям Кодекса, одобренным для использования на дорогах (оно регулирует вопросы, касающиеся водителя (водительские права, данные Центрального банка О зарегистрированных нарушениях) и транспортных средств (экологические требования, регистрация, утверждение)). Система штрафов за дорожное движение описана в обширном Каталоге штрафов. В отдельных законах Швеции существуют законы, которые регулируют серьезные нарушения правил (вождение в нетрезвом состоянии и вождение без лицензии); Подготовка водителей и снятие водительских прав; Основные требования к автошколам; Штрафы за нарушение правил парковки: принудительные эвакуационные машины; Перевозка опасных грузов; Штрафы за превышение максимально допустимого веса. В Эстонии действуют законы в отношении каждого вида транспорта (общественный, грузовой и т. Д.), А также закон о дорогах. Отдельные законы также регулируют: нарушения административного права: страхование на транспорте; Ответственность владельцев или руководителей дорог и участников дорожного движения за обслуживание, эксплуатацию и

защиту дорог и парковку автомобилей. Некоторые страны ограничились принятием только правил дорожного движения. И обычно они не составляют ни одного правового акта. Отдельно регулируется: - правила дорожной разметки, дорожные знаки, правоприменение на автомашинах (Австрия); Правила регистрации автотранспортных средств и связанные с ними записи, инспекции, контроль светофора, дорожная разметка, дорожное строительство, вопросы, связанные с пересечением дорог, порядок допуска к передвижению тяжелых транспортных средств и габаритов (Болгария); - правила регистрации автотранспортных средств, Водительское удостоверение, обучение водителей (по каждой категории), оно также предусматривает санкции в отношении инструктора по вождению); - действовать в соответствии с дорожными знаками и сигналами (Дания). Во Франции доминирующими документами являются правила дорожного движения (5 томов), правила содержания и содержания дорог, ведомственное руководство по дорожным знакам и сигналам и уголовный кодекс. Многие развитые страны начали борьбу со смертностью на дорогах в рамках национальных программ. В Соединенных Штатах на специально оборудованных в соответствии с требованиями безопасных дорог число дорожно-транспортных происшествий сократилось в 2,5-3 раза. Тот же эффект был достигнут в результате ограничения скорости в некоторых странах. Значительный положительный результат в сокращении Имели место серьезные последствия неосторожных нарушений правил дорожного движения и когда изменение акцента в профилактике. Исследования показали, что сосредоточение внимания на создании дополнительных операций систем безопасности при разработке технических средств более перспективно, чем разработка правил безопасной эксплуатации и создание структур мониторинга для обеспечения соблюдения этих правил. Например, когда во многих развитых странах число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий стало национальной проблемой, правительства этих стран обязали производителей автомобилей внести ряд изменений в

конструкцию транспортных средств, чтобы сделать их противоударными. В результате этого погибло на дорогах этих государств. Так, во Франции с 1972 по 2005 год удалось сократить количество смертей на дорогах с 17 тыс. В год до менее чем 5 тыс. Число автомобилей на дорогах увеличилось за это время более чем в три раза, т. Е. Риск попасть в дорожно-транспортное происшествие во время поездки в среднем уменьшился в десять раз. Эти результаты позволили добиться того, что в 1972 году во Франции были введены строгие ограничения скорости на автомобильных дорогах и обязательное использование ремней безопасности. В 1978 году французское правительство упростило процедуру проверки содержания алкоголя в крови. Болгарское законодательство предусматривает возможность значительного сокращения штрафов за неосторожные транспортные преступления, если они виновны в оказании поддержки жертве. Опыт применения этой нормы показал значительную эффективность. Число жертв автомобильной преступности в Болгарии значительно сократилось. В некоторых юрисдикциях нарушаются правила безопасности дорожного движения и нарушаются соответствующие правила пешеходами, которые, участвуя в дорожном движении ... неправильно движутся по дорожкам "(Стр. 1 - 315с, 1А Великобритания, Германия). Уголовный кодекс Узбекистана содержит статью, защищающую дорогу от различного рода ущерба и бедных государств: «Нарушение правил использования дорог и их защиты, т.е. прокладка, ремонт без надлежащего разрешения подземных или наземных коммуникаций на автомобильных дорогах и Лишить их выхода, несоблюдения сроков и сроков этих работ, произвольного строительства дорог, ограждений, барьеров или других сооружений, хранения дорожных материалов и других предметов, разрушения проезжей части ». (V. 269). Аналогичная статья содержится также в Кодексе Кыргызстана (статья 287). В статье 382 Уголовного кодекса Испании устанавливается ответственность за установку на дороге, неожиданные препятствия, пролитие скользких или легковоспламеняющихся веществ, перемещение или повреждение дорожных

знаков и т. Д. Ответственность за нарушение безопасности дорожного движения и эксплуатацию транспорта несет преступник. Кодексы большинства зарубежных стран: - в некоторых странах статья об ответственности за преступления в сфере транспорта сосредоточена в отдельных главах (например, коды: Польша - глава XXI «Преступления против безопасности дорожного движения», Испания - IV глава «О преступлениях против безопасности в транспорте», Узбекистан - глава VIII «Преступления против безопасности движения и перевозки»); - другие, включенные в систему преступлений против общественной безопасности (как в Кодексе Германии, они помещены в раздел 28 «Опасные преступные деяния»); - в-третьих, регулируются отдельным законодательством (например, во Франции). Основное внимание иностранного законодательства уделяется ответственности нарушителей дорожного движения. Это касается не только крупных штрафов, но также конфискации транспортных средств, потери водительских прав, обязательного количества и серьезности нарушений в Совете, для обязательного ежегодного страхования автомобиля. Например, в Германии, если водитель зарабатывает в течение года, штрафы за нарушения, размер его страховки, которая составляет 1000 евро, увеличивается еще на 500 евро, - € 1000, на треть 2000 евро. В зависимости от количества набранных штрафных очков увеличивается стоимость ежегодного автострахования в США. В Нью-Йорке полиция имеет право конфисковать водители, ведущие себя на дороге, опасна и агрессивна. В последние годы в законодательстве ряда стран появилось новое определение составов преступлений, связанных с дорожным движением. Прежде всего, это касается ведения телефонных переговоров во время вождения автомобиля. Почти все развитые страны ввели запрет на разговоры по мобильному телефону во время вождения без гарнитуры hands-free. За исключением некоторых штатов в США, Канаде, Кувейте, в Европе - Швеции. Полностью запрещенные телефонные разговоры за рулем в Австралии и Швейцарии. И в некоторых государствах Австралии, Бельгии,

Кении, Малайзии, Сингапура в дополнение к наложению штрафа за правонарушение, предусмотренное за тюремное заключение. В Испании запрещено использование гарнитуры и громкой связи. Это возможно только при использовании специально установленного комплекта громкой связи. Запреты также применяются к отправке SMS-сообщений во время вождения, что равносильно наказанию за разговор по мобильному телефону без гарнитуры hands-free. Во Франции и Германия. Италии, Испании, Турции и др. Водители, помимо штрафа, автоматически получают очки на свои водительские права. Система штрафов применяется к иностранцам. В Австралии, Беларуси, Бразилии, Германии, на Кипре, в США обсуждается возможность принятия законов, запрещающих курение за рулем. Однако в Австралии запрет будет действовать только в том случае, если в салоне автомобиля есть ребенок до 12 лет, который невольно становится пассивным курильщиком. В Великобритании с 1 января 2007 года законом, устанавливающим штраф за курение во время вождения в 30 фунтов (около 56 долларов США). Великобритания фактически лидирует в Европе по размеру штрафов и строгости наказания за нарушение правил дорожного движения, немного уступают ей, Эстонии, Венгрии, Франции, Германии. В большинстве штатов законодательно уравнивают вождение автомобиля в состоянии наркотического опьянения вождения в пьяном состоянии (Белоруссия, Великобритания, Германия, Испания, США, Украина, Финляндия, Франция). Характерно, что тюремный срок за вождение в нетрезвом состоянии не предусмотрен в странах третьего мира, а, наоборот, в демократической Западной Европе. Например, в Великобритании пьяный водитель может попасть в тюрьму на 6 месяцев при условии, что попал в дорожно-транспортное происшествие, и лишиться водительских прав на один год. Но если он стал причиной несчастного случая с жертвами, закон предусматривает лишение свободы на срок до 14 лет, штраф в размере 5 тысяч фунтов. В большинстве зарубежных стран - Великобритании, Франции, Швеции, Канады, Германии, США, Японии устанавливается

ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения. Лишение права управлять транспортными средствами, предписанными за нарушение определенных положений правил дорожного движения Почти во всех странах. Отличаются только сроки лишения свободы, которые варьируются от нескольких недель до бесконечности. Например, в Израиле, Дании, Норвегии и Китае (для того, чтобы покинуть место серьезного дорожно-транспортного происшествия) может лишиться человеческую жизнь. В Великобритании, Франции и Германии список нарушений, за которые сотрудники полиции могут лишать права водителей, очень широк. В Японии почти любое нарушение правил дорожного движения, предусмотренных для конфискации (в результате японский водитель является одним из самых дисциплинированных в мире, а число дорожно-транспортных происшествий в этой стране имеет тенденцию к снижению). Таким образом, в иностранном законодательстве можно быть увиденной большая забота положения и общества в предохранении безопасности дороги. Самые серьезные нарушения на дороге во всем мире превышают установленную скорость, вождение автомобиля в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, работающего на красный свет. За эти преступления почти во всех странах мира возлагается большая ответственность. Иностранцы и штрафы за вето и суровость, направленные на дальнейшее улучшение дисциплины и безопасности дорожного движения.

Глава 2. Юридическая характеристика преступления по статье 264 Уголовного кодекса

2.1 Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: понятие, предмет и объект

В 27-я глава Уголовного кодекса включает в себя преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, такие как: □ Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации

железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Несоблюдение требований по обеспечению безопасности на транспорте На объектах и транспортных средствах транспортной инфраструктуры. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Некачественный ремонт транспортных средств и выпуск в эксплуатации с техническими неисправностями. Сокращение аварийности транспортных средств или средств связи. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Нарушение правил дорожного движения. Правила безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов. Неисправность капитана t O Помогите терпящему бедствие кораблю. ▪ Нарушению правил международных полетов. ▪ Нарушению правил использования воздушного пространства Российской Федерации. Союз этих преступлений в отдельной главе из-за их нарушения по единому общему объекту, который является совокупностью публичных «Отношения, обеспечивающие защиту жизни и имущества при эксплуатации определенных видов транспорта». Часть 1 статьи 264 Уголовного кодекса предусматривает ответственность за нарушение лица, управляющего автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, правилами дорожного движения или эксплуатацией Транспортных средств, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Установление уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения отвечает научным критериям для криминализации деяний: - такие действия имеют высокую степень общественной опасности, широко распространены, Эффективное сопротивление этим действиям только с помощью мер гражданской и административной ответственности возможно только на стадии взлома, и это невозможно На стадии причинения жертве тяжких телесных повреждений или смерти; - статья 264 Уголовного кодекса в определенной степени имеет превентивный эффект на потенциальных и фактических субъектов преступления и полностью соответствует нормам

Конституции Российской Федерации и федеральным законам в этой области. Однако в современной России приоритет отдается интересам государства и общества, защите жизни, здоровья, имуществу Защиты граждан, защиты их прав и законных интересов. Неосторожные транспортные преступления совершаются в процессе взаимодействия с источниками повышенной опасности (и в этом случае более высокая степень социальной опасности по сравнению с нетехнической криминальной халатностью). В противном случае они ничем не отличаются от неосторожного причинения вреда обычными средствами. Поэтому в уголовном кодексе наблюдается снижение интенсивности наказания за нарушение правил дорожного движения путем включения санкций в соответствующие статьи альтернативных видов наказания, не связанных с лишением свободы, в частности ограничения свободы и ареста (Часть 1 статьи 264 Уголовного кодекса). Определяет объект преступления, предусмотренный статьей 264 Уголовного кодекса - безопасность движения и транспортные средства. Прямым объектом преступлений, ответственность за которые предусмотрена статьей 264 Уголовного кодекса, мы должны признать отношения между участниками дорожного движения и обеспечить их соблюдение правилами дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Такова специфика автотранспортных преступлений. Автомобили - источники повышенной опасности. Они являются причиной несчастных случаев и бедствий, гибели людей, причинения вреда их здоровью. Соответственно, существуют дополнительные (необязательные) объекты преступных посягательств: жизнь и здоровье граждан, поскольку уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств возникает только тогда, когда последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти одного или Больше людей. Этот объект действует как вторичное, поскольку не определяет и не может определить юридическую природу этого преступления. Положения статьи 264 Уголовного кодекса не определяют место совершения преступления, а только говорят о необходимости

соблюдения правил дорожного движения лицом, управляющим автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством. Таким образом, ответственность по статье 264 УК РФ возникает независимо от места нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств - не только на дороге, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, Автостоянки, бензоколонки, и при движении на территории, но в поле, луг, пересеченной местности, где, возможно, нет грунтовой дороги. Местом преступления могут быть даже замерзшие воды рек, озер и т. Д., Т. Е. Во всех других местах, где возможно движение транспортных средств. Предметом рассматриваемого преступления является транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки на дорогах людей, грузов или установленное на них оборудование. Положения статьи 264 Уголовного кодекса, они перечислены ниже: автомобиль, трамвай или другое механическое транспортное средство. И в примечании к ст. 264 УК указано, что под другими автомобилями в ст. 264 УК РФ понимаются троллейбусы, тракторы и другие самоходные машины, мотоциклы и другие моторные транспортные средства. Значение, данное в пункте 1.2 SDA под термином «другие моторные транспортные средства», следует понимать как транспортное средство, отличное от мопеда, приводимого в движение двигателем. Пленум Верховного Суда Российской Федерации в постановлении Пленума Верховного Суда от 09.12.2008 № 25 (изд. 23.12.2010) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации Транспортных средств, а также их незаконное владение без умысла »(далее - Указ Вооруженных сил от 09.12.2008 № 25) суды объяснили: « в силу пункта 1.2 Правил, относящихся к автотранспортным средствам, не включают Мопедов и других транспортных средств, приводимых в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. См и имеющим максимальную конструктивную скорость, не превышающую 50 километров в час, а также мопеды, мокики и другие транспортные средства с аналогичными

характеристиками. Лица, которые вели эти транспортные средства и предотвратили Нарушение правил безопасности или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии оснований несут ответственность соответственно за части 1, 2 или 3 статьи 268 Таким образом, закон прежде всего вытекает из того факта, что водители всех средств механической транспортировки должны соблюдать установленные правила технической эксплуатации и безопасности движения и, во-вторых, что нарушение этих правил во время движения по дорогам Страны водитель любого вида механического транспорта вызывает такие же опасные дорожные условия, как если бы эти действия совершались водителем автотранспортного средства. Практика судебно-медицинской экспертизы свидетельствует о частых фактах некачественного технического осмотра, ремонта транспортных средств, использования В ремонте нестандартных деталей, низкого качества, горючих смазочных материалов. Проверьте водителей на неисправных транспортных средств часто приводит к авариям с тяжелыми последствиями. В литературе есть мнение, что автомобиль не является ни оружием, ни предметом преступления. По мнению Н.Ю. Исаев, говоря о конкретных способах совершения преступления

Е - источник опасности. Согласно этому автору, в положениях статьи 264 Уголовного кодекса не следует указывать различные виды транспортных средств, оставляя общий термин - «автомашина». Таким образом, необходимо отказаться от концептуального автомобиля в примечании к искусству. 264 УК РФ, обеспечивая следующее: «Концепция автотранспортного средства определяется Правительством Российской Федерации в правилах дорожного движения».

Таким образом, преступление по статье 264 Уголовного кодекса посягает на безопасность транспортных средств, городского электротранспорта (трамвай, троллейбус), тракторов и других самоходных машин, мотоциклов и других транспортных средств.

2.2 Объективные характеристики нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Объективной стороной преступления является его внешняя характеристика, а именно в соответствии с уголовным законодательством общественно опасного действия (действия или бездействия), причиняющего или угрожающего вреду объекту Преступности, а также в ситуациях и условиях, которые наносят ущерб. В соответствии с характеристиками объективной стороны состав преступления является существенным, он включает в себя действие (действие или бездействие), следствие причинения тяжкого вреда здоровью человека и причинной связи между ними. Положения статьи 264 Уголовного кодекса, поэтому существование преступления определяется нарушением лица, управляющего указанным в законе, транспортным средством, правилами дорожного движения или эксплуатацией транспортных средств. Нарушением правил дорожного движения является, например, превышение скорости, выезд на встречную полосу, обгон на перекрестке, неподчинение светофорам и т. Д. Нарушением правил эксплуатации транспортных средств являются пассажиры, не оборудованные для перевозки грузов, отсутствие ремней безопасности,

Работа в дождливую погоду без стеклоочистителей. Нарушения правил дорожного движения водителями часто: - превышают безопасную скорость при маневрировании (повороте, обгоне, необходимо избегать столкновения или удара, избегать препятствия или неровности дороги); - отказ от приоритета путешествия перекрестков; - неспособность подать или некорректную подачу предупредительного сигнала; - неправильный расчет минимальных дистанций остановки при различных скоростях движения и состоянии дорожного покрытия; - нарушение требований дорожных знаков, дорожных знаков, требований дорожной разметки; - сбой на безопасном расстоянии; - неожиданное отклонение от вашего диапазона движения и

яркий свет; - Парковка на проезжей части без освещения, нарушение правил перевозки пассажиров, - техническая неисправность автомобиля, нарушение правил буксировки, перевозка товаров, проезд железнодорожных переездов; - обгон и пьяный водитель, время его работы превышает допустимые пределы, после чего наступает усталость и т. Д. Нарушения правил дорожного движения со стороны пешеходов обычно состоят из: - внезапного появления пешеходов из-за препятствий (например, из-за стояния На остановке, у автомобиля на обочине или на обочине); Внезапный выход из транспортного средства, движущегося в том же или противоположном направлении, - в непредсказуемом поведении пешехода, когда водитель, лживо уверенный в взаимном контакте с пешеходом (например, пешеход, явно безнадежно проезжавший мимо машины, внезапно натолкнулся на дорожка); - при въезде на проезжую часть в месте, где это запрещено;

Внезапный выход из неосвещенного участка дороги; Нарушение правил пересечения на отмеченном перекрестке и районов пересечения; И т. Д. Характерно, что наиболее распространенными нарушениями дорожного движения в нашей стране на протяжении многих лет является управление транспортными средствами водителями при алкогольном опьянении. И в последние годы ситуация резко ухудшилась. На дорогах появились не только пьяные водители, но и водители в состоянии наркотического и токсического опьянения. Так, за грубые нарушения правил дорожного движения в 2016 году было арестовано 22,5 миллиона водителей, из которых более четверти находятся в состоянии опьянения (алкогольные, наркотические и токсические). Важно определить, какое конкретное правило безопасности движения или эксплуатации транспортных средств была нарушенной сущностью. Нарушение правил эксплуатации должно быть связано с функционированием транспорта, безопасностью его движения. Если нарушение правил эксплуатации транспорта произошло при выполнении ремонтных, сельскохозяйственных, строительных работ, то есть работ, которые не регулируются правилами дорожного движения, квалификация по

статье 264 Уголовного кодекса является неправильной.

В пункте 4 постановления Вооруженных Сил от 09.12.2008 года № 25 подчеркивалось, что действия водителя транспортного средства, вызвавшего указанные в ст. 264 Уголовного кодекса, последствия не являются нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работах, а также в результате эксплуатации автомашины. Вы должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины согласно соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против лиц или за нарушение правил при производстве работ. Таким образом, действия Ж. были реклассифицированы Судебной коллегией по уголовным делам Верховного суда, части 2 статьи 264 Уголовного кодекса, статье 109 Уголовного кодекса. Обстоятельства дела были следующими: Дж., Не убежденный в безопасности своего трактора, начал толкать другой трактор, в результате чего жертва И. всосала в пространство между кабиной и гусеничным трактором, а он от полученных Убытки умерли. Судебная коллегия отметила, что действия тракториста, совершенные при производстве нетранспортных работ и повлекшие смерть жертвы, должны рассматриваться как преступление против личности.

Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств в соответствии со статьей 264 Уголовного кодекса может осуществляться только с учетом последствий, предусмотренных настоящей статьей, и если эти последствия причинно связаны с нарушением.

В Указе Вооруженных Сил от 09.12.2008 № 25 указано (пункт 1): «Обращать внимание судов на то, что уголовная ответственность за преступление по статье 264 Уголовного кодекса может иметь место только с учетом последствий, указанных в настоящей статье, и если эти последствия

причинно связаны с допущенными лицом нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств " .

Наличие или отсутствие преступления зависит от того, что указано в положениях статьи 264 последствий уголовного кодекса. Объект и последствия находятся в органическом единстве, поскольку нет преступления без предмета, поэтому нет преступления без последствий. В статье 264 Уголовного кодекса указаны вредные последствия, которые служат основанием для установления уголовной ответственности. Закон различает ответственность и наказание в зависимости от тяжести последствий.

Суровость вреда установлена, что судебно-медицинская экспертиза для определения их тяжести по делу должна быть проведена судебно-медицинская экспертиза. Тяжесть вреда здоровью определяется на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 17.08.2007 № 522 (из редакции от 17.11.2011) «Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного человеку здоровью". Серьезное телесное повреждение бывает двух видов: а) угроза жизни; Б) не опасен для жизни, но связан с серьезным исходом.

Для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 Уголовного кодекса необходимо установить, что наступление неблагоприятных последствий в причинно-следственной связи связано с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Итак, машина «БМВ» на большой скорости пробежала по городу гражданина Н., но машина умерла. Тот факт, что гражданин Н. скончался только от удара по машине, был подтвержден судебной экспертизой.

В другом случае водитель пассажирского автомобиля В. грубо нарушил правила поездки на перекрестках, вышел на красный свет и столкнулся с грузовым вагоном, разбив автомобиль, принадлежавший ему, и получил серьезные телесные повреждения. Водитель грузовика не пострадал, и никаких других вредных последствий он не получил. Такие последствия

имели место только в отношении правонарушителя. В этом случае, несмотря на наступление вредных последствий в их появлении и последовательных последствий, указанных в пункте 264 Уголовного кодекса, они существенно отличаются. При наличии преступления, предусмотренного статьей 264 Уголовного кодекса, необходимо, чтобы причинение тяжких телесных повреждений было причинено другим, а не виновному.

При определении причинно-следственной связи необходимо учитывать поведение не только человека, который управлял транспортным средством, но и неподобающее (виновное или невиновное) поведение других участников дорожного движения, которое может исключать ответственность водителя или смягчать его.

В некоторых случаях для выяснения вопросов о том, какие пункты правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств были нарушены, необходимо провести экспертизу. Пленум Верховного суда указал, что компетенция судебной автотехнической экспертизы заключается в решении только специальных технических вопросов, связанных с дорожно-транспортным происшествием. Поэтому, цель экспертизы, суды не вправе ставить перед экспертами юридических вопросов, которые относятся исключительно к юрисдикции суда (например, степень виновности участника дорожного движения). При анализе и оценке результатов технических освидетельствований судов следует также исходить из того, что экспертным исследованием могут быть обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения (пункт 8 Решения Вооруженных сил От 09.12.2008 № 25).

Если были нарушения дорожного движения, последствия могут не быть вменены водителю. Это может произойти, например, если пешеход пересекает улицу не на пешеходном переходе, и водитель не нарушает правила дорожного движения, он не смог избежать столкновения с ним. Если признано нарушение водителем правил безопасности дорожного движения и

эксплуатации транспортных средств, не относящихся к каузальному отношению Инертность с наступившими последствиями, отсутствуют также основания для квалификации по статье 264 Уголовного кодекса. Причинные отношения в случаях этой категории носят довольно сложный характер, имеют ряд специфических особенностей. Специфика этого состоит в том, что из-за множества факторов и наличия посреднических звеньев в цепочке развития причинно-следственных связей часто ситуативные, случайные и не всегда адекватные серьезности нарушений соответствующих правил в природе. Как показывают специальные исследования, существует более 250 различных факторов, которые приводят к нарушениям дорожного движения. Установление причинно-следственной связи по этой категории дел, с учетом обстоятельств, представляет собой сложность судебной практики. Изучение этого показывает, что в процессе подготовки третья часть всех решений по делам о преступлениях в сфере автотранспорта, опубликованных в Бюллетенях Верховного Суда Российской Федерации, посвящена анализу причинности. Эта причинная связь в транспортных преступлениях должна считаться установленной во всех случаях, когда нарушение соответствующих правил предшествовало возникновению вредных результатов, было необходимым условием его возникновения и либо создавало реальную возможность его совершения, либо превращало Возможность в реальность. Такими причинами и условиями могут быть незаконные действия (бездействие) водителей транспортных средств; Неосторожное поведение других участников дорожного движения, в частности жертв и других граждан; Особенно дорог и погоды; Техническое состояние транспортных средств, инструментов, сигнализаций и т. Д. В состоянии алкогольного опьянения и вождении технически совершенного автомобиля ВАЗ-2108, грубо нарушил требования ПП. 1,3; 1,5 абс.1; 2.7, пункт 1; 10.1 правил дорожного движения я разрешал прибытие на пешеходный переход Zh. В результате пешехода J. получил травмы, которые нанесли серьезный ущерб ее здоровью и находятся в прямой причинной

связи с последующей смертью. Вердикт суда и признан виновным в нарушении правил дорожного движения, повлекших по неосторожности смерть человека и осужденных по части 2 статьи 264 Уголовного кодекса. Однако, рассмотрев дело о кассационном представлении государственного обвинителя и обжаловании осужденного адвоката, Судебная коллегия по уголовным делам Верховного суда отменила приговор, указав в определении, что суд первой инстанции не оценивал показания Осужденного Я., что Й, пересекая дорогу, она внезапно увидела, когда она вышла из передней части такси. Таким образом, установление причинно-следственной связи между поведением водителя и наступающими вредными последствиями включает ответы на следующие Вопросы: каковы требования правил безопасности при движении и эксплуатации транспортных средств должны были направлять водителя в этом движении? Поведение водителя в этой ситуации те правила? Влияет ли водитель нарушением этих правил на причинную связь с наступившими последствиями? В случаях, когда нарушение правил дорожного движения было совершено двумя или более участниками дорожного движения, они влекут уголовную ответственность по статье 264 Уголовного кодекса, если их действия по Транспортное средство находилось в причинной связи с последствиями, указанными в указанной статье Уголовного кодекса Российской Федерации (пункт 5 Постановления Вооруженных Сил от 09.12.2008 № 25). Случается, что соблюдение правил дорожного движения не Гарантировать безопасность, поскольку понятие «безопасность» включает сложные отношения, взаимодействие многочисленных объектов, в которых драйвер не является первой ролью. Часто это лишь пассивный участник, попавший в вихрь дорожных событий. Об этом свидетельствует обобщение некоторых случаев практики дорожного движения. Д-р В., едущий по пригородной дороге с соблюдением ограничения скорости, установил SDA для этого участка маршрута, начал обгон автомобиля под управлением R., в связи с чем вышел на Полоса встречного движения, где была лужа, скрывающая дорожное покрытие.

Водитель R. вопреки требованиям раздела 11.3 SDA увеличил скорость, предотвратив обгон. В этой ситуации Б. имеют альтернативное поведение: либо завершить проход, либо вернуться на ранее занятую полосу движения, либо уменьшить скорость и преодолеть лужу на низкой скорости. Как правило, маневр должен быть завершен. В соответствии с п. 11.4 траффика водитель обязан вернуться на ранее занятую полосу в конце обгона. Следовательно, правила предоставляют возможность до конца маневра оставаться на другой полосе, даже прилавков, при условии Что он безопасен для других участников траффика. Второй вариант поведения, хотя и логически оправдан, противоречит тексту правил дорожного движения. И третий вариант может привести к столкновению с встречной машиной, водитель имеет право на приоритет в трафике на полосе. Руководствуясь SDA, Б. выбрал первый вариант. Но лужа скрывалась R отверстие, когда удар, в котором транспортное средство выполняет маневр, переворачивается, и В. потерял контроль. В результате, это вызвало серьезные телесные повреждения водителя обошедшегося автомобиля. В этом случае Б. привлек в качестве ответчика. В основном он был вменен в нарушение раздела 10.1 Правил дорожного движения. Однако следует отметить, что в соответствии со статьей 11 Федерального закона «О проектировании безопасности дорожного движения» строительство и реконструкция автомобильных дорог на территории Российской Федерации должны обеспечивать безопасность движения, А также отвечают требованиям строительных норм, правил, стандартов и других нормативных документов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, которые удостоверяют окончательный осмотр дороги. Поэтому Б. имел право полагаться на тот факт, что у проезжей части нет недостатков. Таким образом, на данном этапе водители по вине работников дорожных служб не защищены от судебных ошибок. Общий характер положений статьи 264 Уголовного кодекса требует тщательного изучения многих конкретных правил. По мнению автора настоящей работы, необходимо сократить количество нормативных актов,

сосредоточив основные правовые положения в СДА и Федеральном законе о безопасности дорожного движения. Таким образом, объективной стороной нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств является действие или бездействие лица, управляющего транспортным средством, если это действие или бездействие привели к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств и привели к определенным правовым последствиям. Причинность является одной из важнейших характеристик объективной стороны, ее следует устанавливать на основании заключения технических и судебно-медицинских экспертиз.

2.3 Субъективные признаки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Субъективной стороной преступления являются различные формы и типы Отношение сознания и воли преступника. Несмотря на то, что в каждом конкретном преступном акте содержание субъективной стороны индивидуально, вы можете установить некоторые общие положения. Это связано с тем, что содержание субъективной стороны любого преступления состоит из всех объективных обстоятельств, которые были обвинены в совершении преступления: общественно опасное действие (бездействие), неблагоприятные последствия, причинно-следственная связь, ситуация, время, место, способ совершения преступления . Поскольку объективные признаки каждого преступления имеют свои специфические индивидуальные особенности и общие черты, степень и субъективная сторона каждого преступления отражает указанное положение. Субъективная сторона преступления важна и для оправдания уголовной ответственности, а также для квалификации преступления , И для вынесения приговора. Поэтому высшие судебные органы неоднократно указывали в суды на необходимость тщательного изучения содержания субъективной стороны преступления: вины, содержания и намерения, мотивов и целей преступления. Российское уголовное право в нормах Общей части определяет, какие общие элементы должны быть содержанием субъективной стороны любого преступления. По

субъективной стороне все преступления, связанные с безопасностью движения и транспортной деятельностью (за исключением преступлений, указанных в статьях 270, 271, 271.1 Уголовного кодекса), являются неосторожными, что особо подчеркивается законодателем как указание на безрассудное причинение вреда. Последствия перечислены в распоряжении соответствующих статей. Неосторожная вина может быть в форме как легкомыслие, так и небрежность. Легкомыслие отличается от волевого элемента с косвенным умыслом. Если косвенный умысел сознательно допускал вредные последствия без каких-либо попыток их предотвратить, то при легкомыслии человек не только допускает вредные последствия, но и пытается всеми способами предотвратить их. Таким образом, косвенный умысел, человек должен быть положительным к наступлению вредных последствий, а легкомыслие - отрицательным. Согласно статье 26 Уголовного кодекса: «преступление признается состоявшимся в легкомыслии, если лицо предвидело возможность общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных оснований уверенно рассчитывало на предотвращение этих последствий» (стр. 2.); «Преступление считается совершенным по небрежности, если лицо не предвидело возможности общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя с необходимой осторожностью и дальновидностью должны и могли быть предусмотрены эти последствия» (стр. 3).

Соотношение Неосторожных нарушений правил дорожного движения в структуре преступности в разных странах с различным экономическим развитием, географическим положением и т. Д. Примерно одинаковы, что, по-видимому, говорит о том же характере причин нарушений правил дорожного движения. Так что в России это 15-20%, в Японии - 30%, в Болгарии - 17%, в Венгрии - 20%, в Чехии - более 20%, в Германии - почти 50%. Те же тенденции можно проследить в Азии, Африке и Латинской Америке. Субъективная сторона преступления, предусмотренная статьей 264 Уголовного кодекса, связана с небрежностью в отношении последствий (хотя

нарушение правил может быть сознательным). Умышленное нарушение правил Например, желание быстро добраться до места назначения, перевозить больше груза или пассажиров, сократить маршрут и т. Д. Уголовное право предусматривает две формы вины - умысел и небрежность (Часть 1 статьи 24 Уголовного кодекса). Однако даже в середине двадцатого столетия в расследовании нарушений правил дорожного движения было обращено внимание на следующий факт: если умышленное нарушение правил дорожного движения было явным намерением достичь цели смерти или ранения лица. Поскольку нарушение правил было расценено как противоправное деяние, а также смерть или ранение лица - в результате вопрос был решен просто: нарушение правил дорожного движения - это две формы вины - намерение в отношении действия небрежности и последствия . Так родилось понятие «двойной» вины. Сразу же она подверглась резкой критике, было заявлено, что оспаривается сама возможность преднамеренного причинения безрассудного ущерба. С тех пор и по сей день ведутся дискуссии по этому вопросу. При подготовке проекта уголовного кодекса разработчики также не смогли предложить ничего нового, кроме «раздвоенной» вины. И в уголовном кодексе была статья об ответственности за преступление, совершенное с двумя формами вины. В статье 27 Уголовного кодекса установлена ответственность за преступление, совершенное с двумя формами вины. Согласно этой статье «если результат Комиссии умышленного преступления вызвал тяжелые последствия, которые по закону привлекают более строгое наказание и которые не были охвачены намерением лица, уголовная ответственность за такие последствия наступает только в том случае, если Лицо предвидело возможность наступления, но без достаточных оснований уверенно рассчитывало на их предотвращение или, если лицо не предвидело, но оно должно и могло предвидеть возможность возникновения этих последствий. В целом такое преступление считается совершенным Намеренное ". Умышленное причинение смерти, различная степень тяжести телесного повреждения, материальный ущерб,

использование в качестве орудия преступления, классифицируются соответственно как убийство, умышленное причинение различной степени тяжести травмы или преднамеренное уничтожение или повреждение имущества. Многие теоретики уголовного (Шаргородский, Дагел, Загородников и др.) Признал существование двойной формы вины. Некоторые отрицали (Кузнецова, Кригер и т. Д.). Многие авторы, не приводя аргументов, называли его «сложным», «смешанным», «многочастным». Но понятие смешанной формы вины не противоречит действующему законодательству и основано на реальных фактах. Преступность с двойной формой вины считается намеренно умышленной. Намерение и халатность при совершении преступления определяются характером взаимоотношений правонарушителя с их действиями и их последствиями. На практике существуют преступления, когда одна из основных частей психического отношения человека состоит из намерения к действию И небрежно виноват в последствиях. Такая «смешанная» форма вины проявляется в преступлениях, связанных с нарушением специальных правил. Так, водитель автомобиля «Ниссан» с опытом вождения менее года пробовал со скоростью 90 км / ч (правила дорожного движения не позволяют городу двигаться со скоростью более 70 км / ч) обгонять Впереди идущий автомобиль, въехал на встречную полосу, а при обгоне ударил по дорожке пешехода и причинил ему тяжкие телесные повреждения. В этом примере sh. Намеренно совершил акт - превышение скорости, неправильный обгон, повлекший по неосторожности последствия - хит-парада (часть 2 статьи 264 Уголовного кодекса). В другом случае кто-то С., управляя автомобилем «Нива», ехал со своей женой и двумя детьми вдоль дороги со скоростью 70 км / ч. Проезжая по дороге, он увидел перед собой на большом расстоянии Р., который стоял на правой стороне. П., уступая грузовик, начал пересекать дорогу. В этой ситуации С. был вынужден выбрать скорость и таким образом уметь замедлять или останавливаться. Он был вынужден обратить внимание на то, что А. П. перешел дорогу, наклонился вперед и посмотрел вниз. С., было

неосторожное действий со стороны П. принять необходимые меры для предотвращения опасных последствий. С. Однако эти меры безопасности преднамеренно не принимаются. Все его внимание было в том, что он подавал сигнал и уменьшал скорость (60 - 65 км / ч), а в опасной ситуации реагировал на торможение только в тот момент, когда П. подошел к дорожке машины. В связи с тем, что С. аванс не принял необходимых мер безопасности и затормозил автомобиль с явной задержкой и вблизи р., Это является передней частью транспортного средства, пораженного Р., который от полученных повреждений Умер вскоре после этого. Анализ дела показывает, что нарушение было совершено сознательно: ожидаемый С. и фактический аспект преступления и общественная опасность. К вредным последствиям от преступника было преступное легкомыслие. Таким образом, действия водителя, есть один психический Ude (в форме намерения) до нарушений правил дорожного движения и других психических установок (в форме небрежности) к последствиям, то есть сочетанию одного основного преступления намеренных знаков и признаков небрежности. Расчет условных баллов - это расчет без учета особенностей Дорожных условий, технических возможностей управляемой машины, состояния водителя, действий других. Безрассудный он признается, потому что в этой ситуации, когда можно было бы избежать правильного расчета вредных последствий. Если окажется, что вредные последствия были бы и при правильном учете, то действия водителя, нет вины. Пример: городской суд Энгельса в Саратовской области был приговорен Н., который возил грузовой автомобиль, ехал вниз по Улице Энгельса в направлении моста через Волгу со скоростью 50 км / ч. Подойдя к железнодорожному переезду, Н. в 150 метрах от него увидел на перекрестке К., подметали в это время железнодорожные пути и был на проезжей части. Увидев на дороге опасность для движения, Н., не уменьшая скорости, не замедляясь, продолжал идти, надеясь догнать К. справа. Когда К. в непосредственной близости от машины, выпрямившись, Н., резко затормозил машину, но машина двигалась «Хьюз» и постучала перед К., который от

полученных повреждений погиб. Н. умышленно нарушил правила безопасности дорожного движения, но в связи с наступлением вредных последствий у него было преступное легкомыслие, как будто он предвидел возможность вредных последствий, но надеялся предотвратить их. Н. полагалась на их умение, ловкость и т. Д. Надежда была напрасной, легкомысленной. То, что это была субъективная причина привлечения Н. к уголовной ответственности. Мошенничество в транспортных средствах часто, помимо вины водителя, часто является виной жертвы (пересечение улицы в неполюженном месте, внезапное появление перед транспортным средством , и т.д.). В целом следует отметить, что конкретным показателем неосторожного преступления является уровень виктимизации, т. Е. Число случаев, когда конкретный механизм преступного поведения включал в себя нарушение или другие неправильные действия потерпевших, создавая ситуацию за преступную халатность Или способствовали его возникновению. За неосторожное преступление уровень виктимизации составляет 20%. Но имейте в виду, что такое поведение жертвы не исключает ответственности водителя, если действия (бездействие) последнего имеют признаки преступления, а именно, нарушили правила дорожного движения, существовала причинно-следственная связь между нарушением и последствиями; Он нарушил правила умышленно или небрежно, мог и должен был предвидеть возникновение этих последствий и предотвращать их. Рассмотрим пример. Автомобиль следовал за дорогой со значительным превышением ограничения скорости, а рядом с деревней R-ка был сбит 12-летний мальчик, побежал через дорогу. Водитель автомашины Л. был вынужден ехать по левой стороне дороги. Он хотел избежать столкновения с мальчиком, но случилось так, что он врезался в правое крыло машины. Мальчик мертв. Л. было разумно преследовано по части 2 статьи 264 Уголовного кодекса. В этом примере, как явная вина жертвы (мальчик побежал через дорогу) и водитель (пошел со значительным превышением допустимой скорости). Что касается потерпевшего, это не исключает его

преследования по статье 268 Уголовного кодекса. В конце концов, безопасность движения или транспортная операция зависят не только от водителя и технического состояния транспортного средства, но и от других участников дорожного движения: пешеходов, пассажиров, водителей транспортных средств, велосипедистов, обслуживающего персонала и т. Д. Для них в отношении Различные виды транспорта также устанавливают правила поведения (например, правила дорожного движения, правила метрополитена, правила поведения пассажиров и т. Д.). Нарушая эти правила, такое лицо может представлять угрозу безопасности для себя и других участников дорожного движения. По статистике, по вине пешеходов происходит более четверти всех дорожно-транспортных происшествий. И.Коробеев пишет: «Задача специалистов состоит в том, чтобы многие из участвующих в инцидентах факты выбирали те, которые выполняли роль первопричин серьезных последствий, и оценивали тех, кто выполнил только функцию условий, благоприятствующих обоим Преступления в целом и наступления серьезных последствий ». В каждом случае преступное поведение преступника может быть сведено не из одного, а из нескольких нарушений. Вредные последствия могут быть многочисленными и весьма разнообразными. Субъективное (психическое) отношение исполнителя к каждому из допущенных нарушений и вытекающие из этого вредные последствия также могут быть разными. В психике преступника должны отражаться эти обстоятельства. Если не установлено определенное психическое отношение человека к действию (бездействию) и к пагубным последствиям, то лицо не может быть привлечено к ответственности, поскольку в этом случае фактически не будет установлена субъективная сторона преступления. Водитель транспортного средства Не подлежит уголовной ответственности за то, что произошло в рекламе дорожно-транспортного происшествия Если он не действовал по легкомысленным расчетам, но находился в состоянии чрезвычайной ситуации. Если окажется, что вредные последствия будут столь же легкомысленными при исчислении

и правильном расчете, то действия водителя - нет вины. В современном движении действия водителей, пешеходов, пассажиров и других участников дорожного движения тесно взаимосвязаны. Каждый член движения полагается на определенное поведение другого человека, управляющего транспортным средством или пересекающего улицу, координирующего соответственно их поведение. Поэтому, если тот или иной член движения «вне правил» совершенно неожиданно и резко изменил характер их поведения на дороге, водитель, который в этом отношении, попав в пешехода или столкнувшись с другим транспортным средством, возможно, не мог предвидеть такие события. Существует причинение вредного результата. Водитель не несет уголовной ответственности в случае, если соответствующее должностное лицо при исполнении служебных обязанностей (непосредственный руководитель, сотрудник Госавтоинспекции и т. Д.), Он был исключен из управления или распоряжения транспортным средством. Водитель или владелец транспортного средства, в нарушение правил, переданных под контроль транспортного средства лицу, лишенному водительских прав, или у них нет или нет прав, необходимых для эксплуатации этого вида транспорта, если результатом этих действий являются правовые последствия, несут ответственность в соответствии со статьей 268 Уголовного кодекса, а лицо, которое фактически действовало в этом случае, - в соответствии со статьей 264 Уголовного кодекса. Если в нарушение правил управление транспортным средством было передано должностному лицу, у которого водитель находится в зависимости от службы, это не освобождает водителя от ответственности, но оно должно учитываться при вынесении приговора. Если невинность водителя в Преступное нарушение вышеуказанных правил, но жизнь или здоровье жертвы находились под угрозой в результате инцидента с управляемым им транспортным средством, несоблюдение обязанностей водителя по оказанию поддержки потерпевшей карается по статье 125 Уголовного кодекса. Предметом преступления, предусмотренным

пунктом 264 Уголовного кодекса, является любое лицо, не достигшее шестнадцатилетнего возраста, которое управляет транспортным средством и совершает нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Лицо считается управляющим транспортным средством независимо от того, находится ли оно в государственных или общественных организациях или транспортном средстве в рабочее или нерабочее время, легально или незаконно (наличие или отсутствие лица, совершившего нарушение, водительское удостоверение. Для операторов транспортного средства не влияет на квалификацию его действий. Однако нельзя предположить, что лицо не имеет права контролировать транспортное средство, если водительское удостоверение, которое он оставил дома, ранее захваченное компетентными органами, потеряно или украдено). В литературе высказывалось мнение, что «преступник может быть обучен вождению, что позволило тренироваться только с обучением и должно обладать начальными навыками управления транспортным средством, знать и соблюдать правила дорожного движения». Однако в п. 2 Регламента вооруженных сил от 09.12.2008 № 25. Государства: «правонарушитель ... признал не только водителя, который сдал экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получил соответствующий сертификат, но и Любое другое лицо, управляющее транспортным средством, в том числе лицо, у которого документ был изъят в порядке, установленном законом для более раннего нарушения положений Правил, лицо, не имеющее или лишенное права управления соответствующим типом транспортного средства, А также человека, обучающего вождению в учебном автомобиле с двойным контролем ". Я считаю, что мы должны обратить внимание на различия в отношении студентов и стажеров. Студент - человек, который первым овладевает навыками вождения. Таким образом, в случае пренебрежения инструкцией инструктора или инструктора, в результате которого нарушаются правила безопасности и последствия статьи, студент несет уголовную ответственность за свои действия. Уголовная

ответственность инструктора, а не ученика, если он не принял своевременных мер для предотвращения несчастных случаев. В совместных одновременных и взаимодополняющих действиях (бездействии) преподавателя и ученика, которые привели к нарушению правил безопасности и их соответствующих последствий, оба они должны быть привлечены к уголовной ответственности. Стажер - человек, обладающий достаточными навыками вождения, которые наставник только помогает укрепить эти навыки. Как правило, ответственность за преступление, предусмотренное статьей 264 Уголовного кодекса, лежит на Ответчике. Тренер несет уголовную ответственность только в ситуации, когда стажер нарушил правила обучения, к которым он был прикреплен. Как указано, в соответствии с уголовным кодексом предметом уголовного нападения является лицо, не достигшее 16-летнего возраста. В других странах СНГ и Балтии возраст уголовной ответственности за преступления, связанные с автотранспортными перевозками, устанавливается также как (За одно преступление - 14) лет в Японии, Болгарии, Китае, Германии 14, Швеции, Дании, Швейцарии, с 15, в Нидерландах - с 12, в Польше - с 17, в Ирландии (и Многие штаты США), причем 7 в Англии, Австралии 10 Ирана, 11 во Франции, Греции с 13 лет. Мировая статистика показывает, что 70-80% несчастных случаев вызваны водителями. Они происходят либо из-за физической, психической или психологической неспособности водителей управлять автомобилем, либо из-за ограниченной способности таких действий, либо из-за слабой профессиональной подготовки к вождению автомобилей, либо, наконец, из-за простого отсутствия Дисциплина и беспечность. Почти половина всех нападений на препятствия и пешеходов происходит из-за потери десятой доли секунды (так называемая «трагедия нескольких метров»). В этой связи чрезвычайно важны профессиональные медицинские исследования, которые определяли бы уровень психомоторной реакции водителя транспортного средства. Знание водителя его потенциального управления трафиком и безопасности движения во многих

случаях поможет ему выбрать наиболее оптимальный курс для колеса, сделает его более внимательным, повысит его бдительность, а иногда даже может заставить человека отказаться от себя -контроль транспортного средства. В условиях постоянно возрастающего трафика интенсивность контроля транспорта должна быть разрешена только тем лицам, которые по возрасту и по медицинским показателям способны обеспечить безопасность движения. Как правило, этой категории правонарушений свойственно: самоуверенность, эгоизм, нечестность; Несоблюдение правил техники безопасности; Недостаточная подготовка; Отсутствие необходимого опыта, практических навыков; Отсутствие требования к себе и подчиненным с точки зрения соблюдения требований безопасности дорожного движения и транспортной операции. Вы можете определить такие детерминанты (дефекты правосознания) общественно опасного поведения отдельных лиц, менеджеров транспорта: проявление повышенной самооценки, Уверенность в оценке своих навыков, опыта, безрассудства, сознательного рискованного поведения; Плохое знание правил дорожного движения; Отрицает важность нарушений, потому что я не вижу опасности в их совершении; Снисходительное отношение к алкогольной интоксикации. Мотивация к неосторожным нарушениям дорожного движения по квалификации не влияет. Однако личность водителя может иметь решающее значение не только при вынесении приговора, но и в установлении оснований уголовной ответственности, то есть в разъяснении элементов преступления. Между тем, специфика подавляющего большинства нарушений правил дорожного движения заключается в том, что из-за целого ряда факторов, влияющих на поведение правонарушителя, вредные последствия, как правило, ситуативные и в значительной степени случайные по своей природе и, кроме того, не всегда адекватны тяжести Нарушение соответствующих правил. Поэтому при создании квалифицированных и предпочтительных видов транспортных средств преступления должны более широко использоваться в качестве критериев для криминализации таких обстоятельств, как характер

нарушений, особые свойства ситуации, особое состояние субъекта на момент совершения преступления (Например, опьянение), характер его поведения после перелома и т. Д. Нарушение правил дорожного движения членом или другим лицом, которое в силу особых указаний в законе несет ответственность за военные преступления, не подпадает под статью 264 Уголовного кодекса, и квалифицируется в соответствии со статьей 350 Уголовного кодекса. В судебной практике есть ошибки в классификации преступлений, совершенных с использованием автотранспортных средств, когда точно определено, что объект был отправлен в намерение преступника. Имеются случаи не участвовать в преднамеренном убийстве с использованием транспортных средств даже в присутствии виновного в намерении лишить жертву жизни. С другой стороны, водители транспорта иногда подвергались уголовному преследованию по статьям, наказанию за убийство, при отсутствии вины за убийство человека. Верховный суд неоднократно указывал, что в случаях преднамеренного использования транспортных средств для совершения убийства, нанесения телесных повреждений, уничтожения или повреждения государственного, общественного или личного имущества виновные действия должны квалифицироваться по статьям преступлений против личности или по статьям Статьи о преступлениях против собственности. Итак, элементы преступлений, которые характеризуют субъективную сторону преступления, тесно связаны со всеми другими элементами композиции. Анализ субъективной стороны позволяет правильно определить объект преступления. Правильное установление субъективной стороны необходимо для определения объективной стороны преступления. Это связано прежде всего с тем, что преступное действие (или бездействие) допускает только такое поведение человека, находящегося под контролем его воли и сознания. В объективную сторону входят только вредные последствия, которые исполнитель предвидел или должен был предвидеть, иными словами, те воздействия, которые покрываются намерением или небрежностью

преступника. Отличительной чертой предмета этого преступления является контроль, предусмотренный в статье 264 уголовных кодексов видов транспортных средств Les. Заключение Объективная необходимость правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств вытекает из истории развития транспорта и правового регулирования безопасной эксплуатации. В современную эпоху значительное увеличение числа автомобилей, увеличение грузовых и пассажирских перевозок, плохие дорожные условия, в некоторых случаях неадекватные, автомобильная инженерия, низкое содержание, состояние транспорта, отсутствие дисциплины, часто пьяное вождение, безрассудное поведение пешеходов и Другие обстоятельства часто приводят к возникновению чрезвычайной ситуации на дорогах и, как следствие, к нарушению лицами, управляющими транспортными средствами правилами безопасности движения. Ввиду этих обстоятельств и становится необходимым использовать уголовное законодательство для борьбы с авариями на дорогах. Уже в начале законодательные акты российского государства выходили за рамки нормы, что обеспечивало правовое регулирование различных транспортных механизмов. Правила дороги носили исторически изменчивый характер и в целом соответствовали развитию общества и государства, они менялись в соответствии с развитием технологий, транспорта, дорожной сети и других коммунальных услуг. Современное российское уголовное законодательство в сфере защиты дорожной безопасности в целом соответствует международным стандартам. Не допускается аналогия, скорректированная, все субъекты дороги, созданы условия для более точной дифференциации ответственности на законодательном уровне. Развитие законодательства в этой части, важность соответствующих социальных отношений дало право законодателю выделить в Уголовный кодекс отдельную главу о преступлениях против безопасности дорожного движения и транспортных операций. Деяние, о котором идет речь в статье 264 Уголовного кодекса, имеет высокую распространенность, высокий риск,

который соответствует степени, сопряженной с множеством противоправных деяний, и с учетом ущерба основным ценностям (жизни и здоровью), защищенным уголовным законодательством, Мы можем сделать вывод о действительности уголовно-правового запрета. Содержание статьи полностью соответствует нормам Конституции Российской Федерации и федеральным законам в этой области. Вместе с тем следует отметить, что ст. 264 Уголовного кодекса в определенной степени оказывает превентивное воздействие на потенциальных и фактических субъектов преступлений. Конкретное исследование преступности заключается в том, что содержание противоправности предполагает отношение к человеку, управляющему автомашиной, к предстоящим опасным последствиям в форме небрежности. Это вытекает из смысла статьи 26 Уголовного кодекса (человек бездумно или небрежно ссылается на опасные последствия). Но отношение к последствиям, которые вы хотите установить при особом уходе, требует убедительных доказательств того, что водитель совершается по неосторожности, причиняющей тяжкий вред здоровью или смерти человека. Общий характер положений статьи 264 Уголовного кодекса требует тщательного изучения не только правил дорожного движения и Основных положений о допуске транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц для обеспечения безопасности дорожного движения, но также и Федерального закона о безопасности дорожного движения, других Специальных нормативных актов. Необходимо, по мнению автора, сократить количество нормативных актов в этой сфере, сконцентрировав основные правовые нормы в Федеральном законе о дорожной безопасности и правилах дорожного движения. Основным прямым объектом преступлений, ответственность за которые предусмотрена статьей 264 Уголовного кодекса, мы должны признать отношения между участниками дорожного движения и обеспечить их соблюдение правилами дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным объектом являются общественные отношения, обеспечивающие здоровье и жизнь людей, в качестве участника

дорожного движения. Предложить специалистам, созданным в уголовном кодексе Российской Федерации, транспортное убийство в том случае, когда вся атмосфера и состояние водителя свидетельствуют о его безразличии, а такие последствия, как причинение смерти, в настоящее время противоречат доктрине уголовного Право в плане ответственности за убийство. Необходимо спешно заявить о принятии новой редакции статьи 264 Уголовного кодекса, согласно которой вводится отягчающее обстоятельство, характеризующее субъекта. Мы говорим об ответственности лиц, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Следует изменить формулировку статьи 23 Уголовного кодекса или Дополнить перечень обстоятельств, указанных в статье 63 Уголовного кодекса, указав, что совершение любого преступления в состоянии опьянения является отягчающим обстоятельством. Однако ужесточение наказания за увеличение сроков тюремного заключения за преступления, повлекшие гибель людей, должно быть признано своевременным и соответствует принципу справедливости. Вам необходимо исключить из судебной практики необоснованное назначение условного наказания за нарушение, повлекшее смерть потерпевшего. Сегодня необходимо провести комплекс мероприятий, связанных с прямым предупреждением уголовного преступления о F правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Речь идет о сочетании уголовного, административного и правового уведомления (совершенствование законодательства и практики) и других превентивных мер (повышение эффективности деятельности органов, осуществляющих контроль за безопасностью дорожного движения, в частности департаментов ГИБДД, которые находятся на переднем крае Борьба за безопасность дорожного движения, изучение и распространение передового опыта зарубежных стран по снижению аварий и обеспечению безопасности в средствах массовой информации). По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают около 1,2 млн. Человек, а более 50 млн. Получают

ранения, а в странах с низким и средним доходом - около 90% всех погибших и раненых в результате аварии. Самый высокий процент смертей от всех видов травм приходится на дорожно-транспортные происшествия. Количество часов, выделенных для изучения безопасности на дороге в ходе обеспечения безопасности жизнедеятельности, составляет 13,2%. Очевидно, что подготовка студентов по существующим программам в существующем объеме недостаточна для формирования системы знаний, умений и навыков, обеспечивающих компетентные и ответственные отношения между участниками дорожного движения. Образовательные программы наряду с решением текущих проблем безопасности дорожного движения должны ориентироваться на будущее - почти все сегодняшние студенты - будущие водители, и они будут зависеть от безопасности дорожного движения. Поэтому изучение правил дорожного движения должно быть организовано профессионально и в полном объеме в разделе «Основы безопасности жизнедеятельности» или в качестве самостоятельной дисциплины. Таким образом, выводы очевидны:

- правила обучения и безопасность на дорогах должны быть обязательными и непрерывными, начиная с дошкольного возраста до университета;
- количество учебных часов должно быть соразмерно с проблемой;
- содержание учебной программы должно соответствовать принципиально новой концепции обеспечения безопасности дорожного движения, в соответствии с которой: - необходимо изучить поведение участников дорожного движения. Поведение участников дорожного движения должно быть предсказуемым и контролируемым, - необходимо искать истинные причины аварий и не устранять их последствий, - требовать неавтоматического изучения правил дорожного движения и понимания смысла и формирования способности сознательно применять их. - должно быть сознательным, а не вынужденным повиновением закону; - определенно взаимное уважение участников дорожного движения. Только комплексное решение вышеуказанных проблем всех заинтересованных сторон может улучшить статус вопросов обучения и

преподавания в учебных заведениях СДА. Знание правил дорожного движения и умения выполнять их необходимо для всех и всегда. Необходимо добиваться не только учащихся соответствующих образовательных вопросов, но и формирования у каждого из них культуры безопасного поведения на дороге на всю оставшуюся жизнь.