Понятие дорожно-транспортного происшествия.

Причины и виды дтп

Понятие о дорожно-транспортном происшествии

Определение дорожно-транспортного происшествия (ДТП) в Российской Федерации введено федеральным законом № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

*Дорожно-транспортное происшествие* – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб [1].

Для квалификации происшествия как дорожно-транспортного необходимо выполнение следующих условий:

- участие в событии движущегося транспортного средства и наличие гибели людей;

- причинение им телесных повреждений;

- нанесение материального ущерба гражданам или организациям [15].

По тяжести последствий ДТП различают следующим образом:

- *с материальным ущербом*, когда в результате происшествия не вывялено пострадавших;

- *с легкими ранениями*, когда пострадавшим в результате происшествия либо назначено амбулаторное лечение после оказания первой медицинской помощи, либо потребовалась госпитализация, но прерывание рабочего стажа при этом не превышает 7 суток;

- *с тяжелыми ранениями, не приведшими к инвалидности*, когда пострадавшим в результате происшествия после оказания первой медицинской помощи потребовалась госпитализация с прерыванием рабочего стажа более 7 суток, но в результате лечения человеку не была присвоена какая-либо группа инвалидности;

- *с тяжелыми ранениями, приведшими к инвалидности*, когда в результате лечения после происшествия человеку была присвоена какая-либо группа инвалидности;

- *с летальным исходом*, когда человек погиб непосредственно на месте происшествия либо в течение 30 суток с момента происшествия.

К ДТП не относят следующие происшествия:

- с тракторами и другими самоходными механизмами во время выполнения ими основных производственных операций, для которых они предназначены (пахота, рытье траншей и т. п.), вследствие нарушения правил эксплуатации и техники безопасности;

- вызвавшие пожары на движущихся механических транспортных средствах, не связанные с их технической неисправностью;

- возникшие в результате умышленных действий, направленных на причинение ущерба здоровью или жизни людей, материального ущерба;

- явившиеся следствием попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством;

- возникшие в результате стихийных бедствий;

- на закрытых территориях предприятий, учреждений, аэродромов, воинских частей и других охраняемых объектов;

- возникшие во время спортивных соревнований, когда по собственной вине пострадали водители-спортсмены или другие участники соревнований [3].

4.2 Основные виды дорожно-транспортных происшествий

Согласно Приказу МВД России от 18.06.1996 № 328 «О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29.06.1995 № 647» ДТП подразделяются на следующие виды.

*Столкновение*–происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с ПС железных дорог. К этому виду ДТП относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения ПС железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством (рис. 4.1).



Рис. 4.1 – Столкновение ТС

*Опрокидывание*– происшествие, при котором движущееся транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось (рис. 4.2).



Рис. 4.2 – Опрокидывание ТС

*Наезд на стоящее транспортное средство*– происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп (рис. 4.3).



Рис. 4.3 – Наезд на стоящее ТС

*Наезд на препятствие*–происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.) (рис. 4.4).



Рис. 4.4 – Наезд на препятствие

*Наезд на пешехода*– происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или человек сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.) (рис. 4.5).



Рис. 4.5 – Наезд на пешехода

*Наезд на велосипедиста*– происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или велосипедист сам натолкнулся на движущееся транспортное средство (рис. 4.6).



Рис. 4.6 – Наезд на велосипедиста

*Наезд на гужевой транспорт*– происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство (рис. 4.7).



Рис. 4.7 – Наезд на гужевой транспорт

*Наезд на животное*–происшествие, при котором транспортное средство наехало на диких или домашних животных (рис. 4.8).



Рис. 4.8 – Наезд на животное

*Иной вид ДТП*– происшествие, не относящееся к указанным выше видам: падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и т.п.) и др (рис. 4.9).



Рис. 4.9 – Иной вид ДТП

4.3 Причины дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортные происшествия могут совершаться вследствие отклонений, вызванных ошибочными действиями водителя, они могут определяться неисправностями, возникшими в транспортном средстве, обусловливаться неблагоприятными дорожными условиями и т.п.

Изучение дорожно-транспортных происшествий показывает, что наиболее часто они возникают в летне-осенний период – с июня по сентябрь, когда на дорогах резко увеличивается интенсивность движения личных автомобилей. Доля дорожно-транспортных происшествий за эти четыре месяца составляет примерно 45-50 % годовых.

Пик вероятности возникновения ДТП приходится на март. Это связано с массовым выездом на дороги водителей, которые не управляли транспортным средством в зимнее время года и, как следствие, утратили часть навыков, а также с дорожно-климатическими условиями, которые в весенний период зачастую бывают сложными.

Кроме того, существует тенденция неравномерного распределения количества совершенных дорожно-транспортных происшествий по дням недели. Наибольшее их число наблюдается в пятницу и субботу, когда по окончании трудовой недели люди выезжают за город.

В течение суток наиболее опасны вечерние часы, приблизительно с 17 до 21 часа. В течение этих часов фиксируется 28-30 % происшествий на дорогах от общего количества ДТП, совершенных за сутки. В это время возрастает интенсивность как транспортных, так и пешеходных потоков, а освещенность ухудшается, что значительно осложняет работу водителя.

В первой половине рабочего дня (с 8 до 13 ч) тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий относительно наименьшая (из 100 пострадавших погибает 11-12 человек). Во второй половине дня число погибших возрастает до 16-17 человек, а ночью – до 21-22 человек на 100 пострадавших.

Анализ статистических данных позволяет выделить следующие количественные показатели по видам дорожно-транспортных происшествий:

- столкновения транспортных средств – 29,8 %;

- опрокидывание транспортных средств – 17,6 %;

- наезд на стоящее транспортное средство – 4 %;

- наезд транспортного средства на препятствие – 5,2 %;

- наезд транспортного средства на пешехода – 36,8 %;

- наезд транспортного средства на велосипедиста – 2,9 %;

- прочие происшествия – 3,7 %

Среди пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия большую часть составляют водители и пассажиры (61 % от общего числа погибших и 62 % от общего числа раненых). На долю пешеходов приходится соответственно 39 % погибших и 38 % раненых. Наибольшее число пострадавших – люди молодого возраста (30-35 лет).

Анализ причин дорожно-транспортных происшествий показывает, что все причины ДТП можно распределить по следующим группам:

- причины, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям в результате нарушения ПДД;

- причины, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям в результате неисправности транспортного средства;

- причины, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям в результате неудовлетворительного состояния водителя-оператора транспортного средства;

- причины, приводящие к дорожно-транспортному происшествию в результате неблагоприятных дорожных условий.

В целом наиболее типичными причинами дорожно-транспортных происшествий с особо тяжкими последствиями являются:

- нарушение правил обгона (более 45 %);

- превышение скорости (около 20 %);

- нарушение правил маневрирования (9 %);

- нарушение проезда перекрестков (6,5 %);

- нарушение проезда железнодорожных переездов (4,5 %);

- нарушение правил перевозки людей (до 4 %);

- несоблюдение дистанции (более 2,5 %);

- неподчинение сигналам регулирования (до 2 %);

- переутомление, сон за рулем (до 2 %) и пр.

Основной причиной совершения водителями дорожно-транспортных происшествий является недисциплинированность, выражающаяся прежде всего в нарушении ПДД.

Условия, способствующие дорожно-транспортному происшествию, мог быть разными. На пути следования транспортного средства возникают разнообразные помехи движению. Зачастую помехи исходят от самих участников дорожного движения. Такое их взаимодействие называется конфликтным. С целью уменьшения возможности возникновения конфликтных ситуаций участники дорожного движения должных знать и соблюдать требования ПДД Российской Федерации.

Возникновение опасных ситуаций возможно при перестроении, изменении направления движения транспортных средств, пересечении перекрестков, отдельных сложных участков дороги и др.

Достаточно опасным является обгон. Ошибки при обгоне нередко приводят к аварийной ситуации, сопровождающейся тяжелыми последствиями.

В транспортном потоке часто одно транспортное средство движется с ограниченной дистанцией за другим, причем условия для маневрирования бывают крайне стесненными. Работа водителя в плотных потоках отличается большой напряженностью. Он быстро привыкает к таким условиям, но относительно рано утомляется. Двигаясь в транспортном потоке, водители часто теряют выдержку, проявляют излишний риск, пытаются опередить поток автомобилей, что нередко приводит к аварийной ситуации и к дорожно-транспортному происшествию. Выбор дистанции в транспортном потоке часто сопряжен с риском, особенно при совместном движении в потоке транспортных средств с различными габаритными параметрами, тягой и тормозной динамичностью.

Безопасная дистанция зависит от скорости движения транспортного потока, размеров лидера, разницы характеристик тормозных систем и загрузки управляемого автомобиля и лидера, а также от типа и состояния дорожного покрытия. Это в нормальных условиях. А в сложных условиях ситуация значительно обостряется.

Любой крутой поворот дороги, подъем или спуск повышает опасность движения автомобиля и усложняет управление им. Перед крутыми поворотами, как правило, обзорность дороги ограничена. При повороте на автомобиль, водителя, пассажиров и груз действуют центробежные силы, в результате возможно нарушение поперечной устойчивости. Если автомобиль проходит закругление дороги, то значительно увеличивается динамический габарит автомобиля, что создает опасность встречных разъездов. При движении автомобиля на подъеме или спуске на него действуют скатывающие силы. Для преодоления подъема водитель должен выбрать такой режим движения, при котором будет невозможна остановка транспортного средства. На спуске скатывающая сила направлена в сторону движения автомобиля, и водитель должен действовать так, чтобы предупредить произвольный разгон.

Основной мерой безопасности при прохождении крутых поворотов является снижение скорости движения автомобиля, тем самым уменьшается вероятность заноса или опрокидывания и облегчается возможность принятия необходимых мер при затрудненном встречном разъезде. Управление автомобилем на обледенелой дороге связано с предупреждением его буксования и заноса, съезда с дороги и даже опрокидывания. Обледенелые подъемы и спуски преодолевают на низких передачах.

При движении в сложных условиях огромное значение имеет квалификация водителя транспортного средства, которая определяется прежде всего его профессиональным мастерством.

*Профессиональное мастерство* – это умение водителя быстро и точно оценивать дорожную обстановку, прогнозировать ее развитие, своевременно и правильно использовать технические возможности транспортного средства в самых сложных и неожиданных дорожных ситуациях. Высокая значимость профессионального мастерства для безопасности дорожного движения подтверждается большим количеством ДТП, возникающих из-за ошибок неопытных водителей.

4.4 Уголовно-правовая характеристика ДТП

В законодательстве РФ содержится пять основных видов юридической ответственности водителя транспортного средства за совершение ДТП: дисциплинарная, материальная, гражданско-правовая, административная и уголовная. Совсем не обязательно, что все указанные виды юридической ответственности могут наступить для участника ДТП. Но и не допускать такого негативного последствия нельзя. Как известно в юриспруденции со времен римского права, «незнание закона не освобождает от ответственности за его нарушение».

*Дисциплинарная ответственность* водителя транспортного средства, принадлежащего работодателю, наступает за совершение дисциплинарного проступка, т. е. за неисполнение или ненадлежащее исполнение работником по его вине возложенных на него трудовых обязанностей (ст. 192 ТК).

Например, водитель – работник владельца транспортного средства несет дисциплинарную ответственность, если он после рабочего дня не поставил транспортное средство на площадку (гараж) организации, как должен был сделать в соответствии с трудовыми обязанностями, а направился на этом транспортном средстве по своим личным делам без письменного разрешения работодателя и при этом совершил ДТП.

В каждом подобном случае совершения ДТП, сопряженного с дисциплинарным проступком, работодатель имеет право применить к работнику следующие дисциплинарные взыскания (они расположены по степени тяжести совершенного проступка):

- замечание;

- выговор;

- увольнение по соответствующим основаниям.

Дисциплинарное взыскание применяется не позднее одного месяца со дня обнаружения проступка, не считая времени болезни работника, пребывания его в отпуске, а также времени, необходимого на учет мнения представительного органа работников, как правило профсоюзной организации.

Дисциплинарное взыскание не может быть применено позднее шести месяцев со дня совершения проступка, а по результатам ревизии, проверки финансово-хозяйственной деятельности или аудиторской проверки – позднее двух лет со дня совершения проступка. В указанные сроки не включается время производства по уголовному делу (если в результате ДТП, сопряженного с дисциплинарным проступком, наступили тяжкие последствия для здоровья или наступила смерть).

За каждый дисциплинарный проступок может быть применено только одно дисциплинарное взыскание.

Дисциплинарное взыскание может быть обжаловано работником в государственные инспекции труда или органы по рассмотрению индивидуальных трудовых споров (комиссии по трудовым спорам и суды).

*Материальная ответственность* водителя транспортного средства, принадлежащего работодателю, наступает за ущерб, причиненный имуществу работодателя в результате виновного, противоправного поведения (действия или бездействия).

Материальная ответственность работника конкретизируется в трудовом договоре или в заключенном в письменной форме соглашении, являющемся приложением к трудовому договору. В связи с этим, если работодатель не заключил с работником трудовой договор или в его содержании нет указания на возможность привлечения работника к материальной ответственности, либо отсутствует соответствующее приложение к трудовому договору в виде соглашения о материальной ответственности, работник не может быть привлечен к материальной ответственности и наложение на него обязанности возместить причиненный ущерб в каком-либо размере будет незаконным. В этом случае сам работодатель должен нести административную ответственность за нарушение трудового законодательства.

Материальная ответственность имеет сходные черты с гражданско-правовой ответственностью за вред, причиненный источником повышенной опасности (например, транспортным средством). Однако материальная ответственность – это самостоятельный вид юридической ответственности, имеющий следующие отличительные черты:

- работник отвечает только за прямой действительный ущерби не возмещает неполученные доходы (упущенную выгоду), как это предусмотрено для гражданско-правовой ответственности. Под *прямым действительным ущербом* понимается реальное уменьшение наличного имущества работодателя или ухудшение его состояния (в том числе имущества третьих лиц, находящегося у работодателя, если он несет ответственность за сохранность этого имущества), а также необходимость для работодателя произвести затраты либо излишние выплаты на приобретение или восстановление имущества (ст. 238 ТК). Здесь есть интересная оговорка: работник несет материальную ответственность как за прямой действительный ущерб, непосредственно причиненный им работодателю, так и за ущерб, возникший у работодателя в результате возмещения им ущерба иным лицам. Фактически это происходит следующим образом: сначала работник выплачивает работодателю прямой действительный ущерб от ДТП, потом выплачивает ему же другую денежную сумму, которую тот затратил на возмещение ущерба потерпевшим от ДТП, но уже в порядке регресса, т. е. не имея возможности оспаривать сумму возмещения ущерба потерпевшим от ДТП, так как это была прерогатива работодателя – собственника источника повышенной опасности;

- взыскание осуществляется из заработной платы работника;

- удержание имущественного ущерба вследствие материальной ответственности происходит путем применения властных полномочий работодателя в определенные сроки, но в ограниченном размере. Такие правила также отсутствуют при привлечении к гражданско-правовой ответственности;

- работодатель обязан создавать для работника условия, необходимые для нормальной работы и обеспечения полной сохранности вверенного ему имущества. В противном случае работник не несет материальной ответственности. Гражданско-правовая ответственность наступает для владельца источника повышенной опасности (в данном случае – транспортного средства).

При привлечении к материальной ответственности учитывается не только ущерб, но и противоправность в поведении работника, причинившего ущерб работодателю. Если водитель-работник виновен в совершении ДТП, то он нарушил трудовую обязанность по бережному отношению к имуществу работодателя и принятию мер к предотвращению ущерба. Но из общего правила есть исключение. Наличествует оно и в данном случае. Материальная ответственность работников по трудовому договору за ущерб, причиненный имуществу работодателя, отсутствует*,*если работник докажет, что ущерб возник в результате действия непреодолимой силы, нормального хозяйственного риска, крайней необходимости или необходимой обороны либо неисполнения работодателем обязанности по обеспечению надлежащих условий для хранения имущества, вверенного работнику (ст. 239 ТК).

Таким образом, материальная ответственность для работника по общему правилу наступает при следующих условиях:

- прямом действительном ущербе;

- наличии противоправности в поведении работника, причинившего ущерб;

- причинении ущерба по вине работника;

- наличии причинной связи между деянием работника и действительным ущербом.

*Гражданская правовая ответственность* водителя – владельца источника повышенной опасности. Как уже отмечалось, источник повышенной опасности – это материальные объекты, обладающие вредоносными свойствами и не поддающиеся в процессе деятельности полному контролю человека, вследствие чего они могут причинить вред другим лицам. Транспортное средство, участвующее в дорожном движении, есть физический источник повышенной опасности, искусственно созданный трудом человека. Кроме того, в дорожном движении могут «участвовать» и биологические источники повышенной опасности (домашние и дикие животные, птицы). Почему же эти источники повышенно опасны? Дело в том, что любое транспортное средство может передвигаться со скоростью, явно превышающей скорость движения пешехода, как правило, оно имеет массу, значительно превосходящую массу человека (водителя, пассажира, пешехода), поэтому в результате действия (бездействия) водителя представляет особую опасность для окружающих и может причинить имущественный ущерб, вред здоровью, привести к смерти участника дорожного движения. Все изложенные виды вреда могут привести к нанесению психологической (а может, и психической) травмы потерпевшим от ДТП лицам, т. е. причинить моральный вред. Самым важным является то, что транспортное средство, как и любой другой источник повышенной опасности, невозможно полностью контролировать, т. е. человек не в состоянии свободно управлять «деятельностью» транспортного средства в силу целого ряда объективных причин и особых свойств, а также не всегда в человеческих силах направлять такую опасную «деятельность» в безопасное русло. А животные (особенно дикие) или птицы, перемещаясь по дороге, также не поддаются полному контролю со стороны человека.

*Потерпевшими от ДТП*могут быть граждане, юридические лица, государственные и муниципальные образования. Если вред, причиненный гражданину, вызвал его смерть, то право на возмещение вреда возникает у его иждивенцев в связи с потерей кормильца.

*Причинителем вреда при ДТП*считается лицо, владеющее источником повышенной опасности, в том числе и транспортным средством. Таковым может быть юридическое лицо или гражданин, осуществляющий эксплуатацию транспортного средства в силу принадлежащего ему права собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления либо других оснований (по договору аренды, доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения компетентных органов о передаче организации во временное пользование транспортного средства и т. д.).

Не являются владельцами источника повышенной опасности, а потому и лицами, обязанными возмещать вред в порядке гражданского судопроизводства, граждане, которые эксплуатировали этот источник в связи с трудовыми отношениями с его владельцем (работник – водитель транспортного средства, принадлежащего работодателю). Ответственность перед потерпевшим несет только владелец (собственник, арендатор и т. д.),а лица, непосредственно управлявшие транспортным средством и виновные в совершении ДТП, отвечают перед владельцем в порядке регресса. Приведем образец искового заявления о возмещении ущерба, причиненного в результате ДТП, в порядке регресса.

Гражданско-правовая ответственность, так же как и материальная, наступает при наличии четырех условий*:*

*-*вреда;

- противоправного поведения причинителя;

- причинной связи

- вины причинителя вреда.

Особенность ответственности владельца источника повышенной опасности состоит в том, что он обязан возместить вред в полном объеме даже тогда, когда не виноват в причинении вреда (кроме случаев взаимодействия источников). Ответственность без вины установлена для того, чтобы владелец транспортного средства соблюдал меры по технике безопасности, снижающие до минимума возможность даже случайного причинения вреда.

Владелец источника повышенной опасности освобождается от обязанностипо возмещению причиненного в результате ДТП вреда, если докажет, что вред возник в результате действия непреодолимой силы, умысла потерпевшего или противоправных действий третьих лиц (ст. 1079 ГК). Законом предусматривается возможность снижения размера возмещения с учетом вины потерпевшего и имущественного положения причинителя вреда (ст. 1083 ГК).

*Административная ответственность* предусмотрена КоАП. Учитывая, что при совершении ДТП сотрудники ГИБДД оформляют протокол на каждое выявленное правонарушение, следует рассмотреть весь перечень составов правонарушений. Однако они не все могут находиться в причинной связи с наступившими вредными последствиями, поэтому водителю нужно знать их все, чтобы не быть незаслуженно обвиненным в совершении ДТП. Например, водитель может оказаться в состоянии алкогольного опьянения, но если другой водитель выехал на его полосу движения, то виновником аварии будет второй водитель, создавший данную ситуацию, а не первый. Он понесет ответственность лишь за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Ущерб же будет возмещать второй водитель.

Итак, КоАП предусмотрена ответственность за следующие правонарушения:

- «Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке»;

- «Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков»;

- «Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения»;

- «Статья 12.4. Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов»;

- «Статья 12.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена»;

- «Статья 12.6. Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов»;

- «Статья 12.7. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством»;

- «Статья 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения»;

- «Статья 12.9. Превышение установленной скорости движения»;

- «Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути»;

- «Статья 12.11. Нарушение правил движения по автомагистрали»;

- «Статья 12.13. Нарушение правил проезда перекрестков»;

- «Статья 12.14. Нарушение правил маневрирования»;

- «Статья 12.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона»;

- «Статья 12.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги»;

- «Статья 12.17. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами»;

- «Статья 12.18. Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения»;

- «Статья 12.19. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств»;

- «Статья 12.20. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки»;

- «Статья 12.21. Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки»;

- «Статья 12.22. Нарушение правил учебной езды»;

- «Статья 12.23. Нарушение правил перевозки людей»;

- «Статья 12.24. Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего».

Не случайно административные правонарушения в области дорожного движения рассмотрены так подробно. Дело в том, что в соответствии с законодательством КоАП административным правонарушением признается только то противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП или законами субъектов РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность. За все остальные действия, какое бы негодование они не вызывали у стражей порядка, административной ответственности не предусмотрено*.*Об этом необходимо помнить.

*Уголовная ответственность* за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта предусмотрена ст. 264 УК. Следует учитывать, что ответственность наступает только в том случае, если нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Данное нарушение наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

При анализе составов административных правонарушений отмечалось, что административно наказуемым является причинение легкого вреда здоровью потерпевшего. А уголовная ответственность наступает только в случае причинения тяжкого вреда здоровью потерпевшего или его смерти. Причинение средней тяжести вреда здоровью человека в настоящий момент ненаказуемо ни в уголовном, ни в административном порядке.

По делам данной категории следователь должен назначить экспертизу, которая устанавливает, какой конкретно пункт (или пункты) ПДД нарушил водитель и в результате каких действий. После этого должна быть установлена причинная связь между конкретными действиями водителя и наступлением тяжких последствий.

В случае, когда нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта повлекло по неосторожности смерть человека, наказание усиливается. Данное деяние наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Если же нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств повлекло по неосторожности смерть двух лиц или более, то наказание еще более усиливается: до семи лет лишения свободы с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Федеральным законом от 08.12.2003 № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» (далее – Закон о внесении изменений и дополнений в УК) декриминализирована ответственность за причинение крупного ущерба имуществу при ДТП, т. е. такой уголовной ответственности в настоящее время нет. Однако продолжает действовать ст. 168 УК, предусматривающая ответственность за уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенное путем неосторожного обращения с огнем или иными источниками повышенной опасности [16].