

Сценарий урока по ПДД для обучающихся 6 класса

Тема: «Культура безопасности, свод правил или ответственность каждого?»

Основные термины и понятия: культура безопасности дорожного движения, активная и пассивная защита, виды водительских удостоверений, ответственность участника дорожного движения.

Необходимое мультимедийное оборудование: проектор, экран, ноутбук, звуковые колонки; заставка на экран.

Оформление: помещение, в котором планируется проведение занятия, необходимо предварительно оформить тематическими плакатами, знаками дорожного движения для пешеходов.

Цель: закрепить знания правил для пешехода, его безопасного перехода через дорогу; развить умение видеть на дороге опасные ситуации — «дорожные ловушки». Сформировать устойчивые навыки безопасного поведения на улицах и дорогах.

Введение. Мотивационная часть

ЮИДовец:

— Добрый день, уважаемые участники нашей встречи!

Наше занятие посвящено одной из самых актуальных тем — безопасности дорожного движения. Ежедневно, выходя из дома, мы моментально становимся участниками большого и сложного процесса, который называется «дорожное движение». Никто из нас не добрался к месту сегодняшнего занятия, минуя дорог. Какой бы способ передвижения мы ни выбрали, избежать участия в нем в ближайшем будущем нам не удастся...

О том, как устроен этот процесс, каким образом происходит взаимодействие между его участниками, каким правилам и законам он подчиняется, а главное, как сделать его удобным и безопасным, мы и поговорим сегодня. Помогать сегодня мне будет инспектор отдела пропаганды, руководитель отряда ЮИД и педагог ОБЖ.

Основные вопросы, которые мы сегодня с вами разберем, для нас, как для жителей современных городов, особенно актуальны. Развивающаяся дорожная инфраструктура, большое количество транспортных средств и различных средств передвижения — все это требует от нас, как от полноправных участников движения, владения рядом компетенций, позволяющих безопасно взаимодействовать со всеми участниками дорожного движения. Об этом мы и поговорим с вами в течение ближайших 40 минут.

В ходе занятия мы затронем несколько проблемных вопросов.

- Что является причиной возникновения ДТП?
- Постараемся разобрать понятие «культура безопасности дорожного движения» и так ли важна ее роль в нашей повседневной жизни.
- Рассмотрим, как решается вопрос сохранения жизней и сведения к минимуму случаев ДТП на уровне государства.
- Вместе подумаем над тем, из чего складывается безопасность.
- Узнаем, какие есть информационные ресурсы, помогающие повысить свою компетентность.

Инспектор приводит статистику ДТП с участием пешеходов в регионе.

— Как вы видите, в нашем регионе ежегодно происходит ... дорожно-транспортных происшествий, *треть* из них случается при участии пешеходов. Что же является причиной такого большого количества ДТП, почему они происходят, и кто виноват?

Ребята, как вы думаете, что является наиболее часто встречающейся причиной ДТП?

Обучающиеся: предлагают варианты ответов.

Инспектор:

— Все верно, я бы сюда еще добавил многокультурность нашего города: большое количество людей с разными характерами, темпераментами, уровнем стрессоустойчивости и т. д., мы все живем в интенсивном ритме, и поэтому не всегда удается за ним поспевать, сохраняя концентрацию.

Педагог ОБЖ:

— Второй аспект касается ДТП с участием пешеходов. Вы назвали много причин, кто-то из участников движения нарушает правила, будь то водитель или пешеход, другая сторона страдает от этих действий. Но должен заметить, что в большинстве ДТП, которые происходят, не бывает одной виноватой стороны. Вы со мной согласны? Может ли пешеход спрогнозировать возможное нарушение ПДД водителем и быть осмотрительнее на переходе?

Обучающиеся отвечают.

Педагог ОБЖ:

— Конечно, может. Как может и водитель быть чуть-чуть внимательнее и спрогнозировать неожиданное появление пешехода, препятствия, провести анализ и подобрать необходимую скорость движения и дистанцию. Но для этого нужно чуть-чуть больше, чем просто знание Правил дорожного движения. Об этом мы с вами дальше и порассуждаем.

Руководитель отряда ЮИД:

— А откуда вообще возникли Правила дорожного движения, кто их придумал первым и зачем?

В любом развивающемся обществе рано или поздно возникает необходимость правового регулирования протекающих процессов, написания свода правил, помогающих в разрешении споров и решении конфликтных ситуациях, а также специальных служб, призванных следить за соблюдением этих правил. Сейчас я расскажу вам несколько интересных фактов из истории развития ПДД в мире.

Первые известные попытки упорядочить городское движение были предприняты еще в Древнем Риме Гаем Юлием Цезарем. По его указу в 50-х годах до н. э. на некоторых улицах города было введено одностороннее движение. С восхода солнца и до конца «рабочего дня» (примерно за два часа до его захода) был запрещен проезд частных повозок, колесниц и экипажей. Приезжие были обязаны оставлять свой транспорт за чертой города и передвигаться по Риму пешком либо наняв паланкин. На дорогах империи было принято левостороннее движение, позволяющее оставлять правую (вооруженную) руку свободной. Тогда же была учреждена специальная служба надзора за соблюдением этих правил, в нее набирали в основном бывших пожарных из числа вольноотпущенников. Основные обязанности таких регулировщиков заключались в предотвращении конфликтов и драк между владельцами транспортных средств. Многие перекрестки оставались нерегулируемыми. Знатные вельможи могли обеспечить себе беспрепятственный проезд по городу — они высылали впереди своих экипажей скороходов, которые расчищали улицы для проезда хозяина.

Откуда берут начало принципы современных Правил дорожного движения, применяемых в большинстве стран мира? В средневековой Европе был принят правосторонний разъезд рыцарей, который действует по сей день в большинстве стран, в том числе в России. Левостороннее движение, действующее в Великобритании, Индии, Японии, Бирме и на Кипре, некоторых других странах берет начало из правил, регулирующих движение судов.

В Лондоне 10 декабря 1868 года на площади перед Парламентом был установлен механический железнодорожный семафор с цветным диском. Его изобретатель — Джон П. Найт — был специалистом по железнодорожным семафорам. Устройство управлялось вручную и имело два семафорных крыла. Крылья могли занимать разные положения: горизонтальное — сигнал «стоп» — и опущенные под углом 45 градусов — можно двигаться с осторожностью. С наступлением темноты включали вращающийся газовый

фонарь, который подавал сигналы красным и зеленым светом. К семафору был приставлен слуга в ливрее, в обязанности которого входило поднимать и опускать стрелу и поворачивать фонарь. Проработал этот светофор всего месяц и был разрушен взрывом газа, питавшего фонарь, ранив при этом обслуживающего его полицейского.

А первый светофор в СССР установили в Москве. Это произошло 30 декабря 1930 года на углу улиц Петровка и Кузнецкий Мост. И этот светофор уже был близок по виду к современным, цветовой сигнал переключался не вручную, а автоматически.

Самая важная дата в истории Правил дорожного движения — 8 ноября 1968 года. В этот день в Вене была принята «Конвенция о дорожном движении». Документ был подписан представителями 68 стран мира и является действующим по настоящее время.

Основная часть

ЮИДовец:

— Тема нашего занятия называется «Безопасность на дорогах — свод правил или культура взаимодействия», и именно культуру я подразумевал под той составляющей, которой не хватает для полного взаимопонимания между участниками дорожного движения.

Сейчас я предлагаю вам пройти небольшой опрос и в трех словах охарактеризовать, что значит именно для вас понятие «культура безопасности дорожного движения». Для участия в опросе необходимо перейти по ссылке путем считывания QR-кода или ввести в браузере ссылку, которая находится под ним. А после завершения голосования и публикации результатов мы продолжим обсуждение.

(Данный опрос можно провести и в традиционной форме опросника, затем нужно будет выбрать наиболее часто повторяющиеся варианты).

Обучающиеся дают свое определение понятию «культура безопасности».

ЮИДовец:

— Давайте посмотрим, что у нас получилось. Ребята, перед нами наглядная демонстрация, что культура безопасности — это система взаимодействия, основанная на знаниях, опыте и таких качествах, как сознательность, взаимоуважение, понимание, помноженных на воспитание.

Попробуем развить нашу мысль дальше. Проблема безопасности движения является приоритетной для любого государства. Давайте познакомимся с тем, какие государственные программы существуют.

Первоочередная задача любого государства — это забота о благополучии и безопасности своих граждан. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения занимает далеко не последнее место в стратегии развития любого государства. Давайте посмотрим, как проблема обеспечения безопасности дорожного движения решается органами власти.

8 января 2018 года распоряжением Правительства РФ утверждена Стратегия безопасности дорожного движения на 2018–2030 годы. В основу Стратегии легла концепция так называемого «Принципа нулевой терпимости», или VisionZero, направленная на снижение уровня погибших в ДТП до нуля к 2030 году. Данная концепция, впервые опробованная в Швеции, является примером успешного внедрения принципов и подходов к обеспечению безопасности. Концепция безопасности VisionZero, принятая в 1997 году и нацеленная на то, чтобы к 2030 году на дорогах страны не погибал ни один человек, показывает впечатляющие результаты. Если в 1957 году в Швеции на 100 тысяч населения приходилось 17 погибших (это, кстати, современный российский уровень), то в 2014 году — только двое. Именно на исключение влияния человеческого фактора на уровень травматизма на дорогах направлен основной механизм данной программы. Ведь водитель и пешеход — это человек, поэтому рано или поздно он

ошибется, и эта ошибка приведет к аварии. А причиной ошибки во многом служит уровень культуры каждого человека. А значит, бессмысленно просто вводить новые штрафы и запреты — необходимо минимизировать количество ситуаций, в которых ошибка может привести к летальным последствиям. Иными словами, Программы призваны создать такие условия, при которых ошибиться невозможно, или такая ошибка не приведет к тяжелым последствиям для участников движения и пешеходов.

Что же делается в городах для того, чтобы свести к минимуму риск человеческой ошибки, приводящей к серьезному ДТП?

– Вводятся ограничительные меры (посредством установки камер видеофиксации нарушений, установлением скоростных лимитов);

– дорожная сеть проектируется таким образом, чтобы исключить скоростные участки, опасные перекрестки, например, заменив пересечение дорог под углом на круговой перекресток;

– система управления городским трафиком подвергается постоянному анализу, роботизируется, ведь чтобы избежать заторов и вызванных ими стрессов, система организации движения должна администрироваться безошибочно (это в большей степени для водителей);

– организуются удобные и просторные пешеходные зоны, вводятся выделенные велосипедные полосы и велодорожки;

– на участках с большим трафиком нерегулируемые переходы сменяются на регулируемые, подземные и надземные;

– развивается сеть удобного общественного транспорта.

Но это только работа над инфраструктурой, и она была бы неполноценной без работы по обучению участников дорожного движения, формированию их культуры. Без этого очень важного дополнения невозможно сделать процесс безопасным, и сейчас на еще одном примере мы объясним вам почему.

ЮИДовец:

— Ребята, а какая бывает безопасность? Вот, например, подушка безопасности в машине — это какая безопасность? А АБС? Шлем у велосипедиста, световозвращающий жилет у пешехода?

Молчание.

— Ок. Этот вид безопасности называется пассивной безопасностью, он призван уберечь человека от ошибки или минимизировать ее последствия, если она случилась. Понимаете, чего не хватает?

Правильно! Активной безопасности! Что же это такое?

Активная безопасность — это система знаний, умений и навыков, приобретенных человеком, в совокупности с его опытом, характером и воспитанием. Кстати, точно такими же словами можно описать слово «культура». Давайте приведем несколько примеров, я попрошу включить видеоролик о заездах профессиональных автоспортсменов.

Вот, например, в автомобильных гонках у гонщика есть средства пассивной безопасности — это кузов его автомобиля, силовой каркас, форма, шлем, ремни безопасности. А есть средства активной безопасности — это его умение управлять этим автомобилем, понимание его пределов, навыки пилотирования в критических ситуациях, знание правил выбора траектории и прохождения виражей, взаимодействия с другими гонщиками — то есть все те знания, которые ему позволяют мыслить стратегически, анализировать ситуацию, предотвращать критические ситуации, а в случае их возникновения на автомате применять имеющиеся навыки.

Понятный пример?

Обучающиеся отвечают.

— Вот так же и в нашем случае: чем больше знаний о процессе организации дорожного движения мы получим, чем большее количество компетенций участников

дорожного движения мы освоим и отточим навыки, тем лучше мы будем понимать происходящее, оценивать обстановку и прогнозировать возможные действия других участников движения — ну и последствия своих, конечно.

Практическая часть. Закрепление результата

— Прежде чем мы перейдем к заключительной части занятия, предлагаю вам проверить свои знания и степень готовности к участию в дорожном движении и решить несколько кейсовых заданий (см. Информация для модератора, приложение 1).

Заключительная часть. Закрепление результата

ЮИДовец:

— Ребята, в течение сегодняшнего занятия мы определились с термином «безопасность», узнали, для чего нам в жизни нужны ПДД, разобрались с тем, что такое «культура безопасности дорожного движения». И в качестве последнего штриха мне осталось только дать вам инструмент для совершенствования вашей личной культуры. Итак, где можно получить знания, которые сделают вас сильнее?

Далее следует продемонстрировать обучающимся интернет-ресурсы и печатные издания, посвященные вопросам БДД: «Добрая дорога детства», «Зебренок», «БезДТП.РФ», «Сакла», «Стоп-газета».

Далее следует продемонстрировать социальный ролик о безопасности пешехода.

Заключение

— Уважаемые участники нашей сегодняшней встречи! Мы обсудили с вами все компоненты, которые помогут сделать наш город лучше и безопасней, рассказали вам о том, где получить необходимые знания, которые позволят стать сильнее, ведь образование есть приращение силы. Цель нашей беседы не в том, чтобы научить вас Правилам или побудить к их изучению, а в том, чтобы показать, как лично вы можете влиять на культуру жителей нашего города, в котором предстоит жить вам и вашим будущим детям. Культуру нельзя сформировать или изменить за один день, это процесс, в котором должны принимать участие абсолютно все жители нашего города и страны. Мы надеемся, что полученными знаниями вы поделитесь со своими близкими, друзьями и знакомыми, и всем вместе нам удастся создать город безопасного будущего.

Приложение 1. Кейсовые задания

1. Какое из утверждений неверно?

А. В жилой зоне движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части.

Б. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.

В. В пределах жилой зоны водители ТС в любых случаях обязаны уступать дорогу пешеходам, движущимся по проезжей части, в том числе и вне пешеходных переходов.

Г. Все утверждения верны.

Комментарий. В жилых зонах все участники движения находятся в равных условиях. Водители транспортных средств обязаны двигаться со скоростью не более 20 км/ч и уступать дорогу пешеходам в любом месте. Пешеходы могут использовать для передвижения проезжую часть, не создавая при этом помех в движении автомобилей.

2. Какие дополнительные сложности необходимо учитывать в дождливую погоду?

А. У транспортных средств удлиняется тормозной путь.

- Б. Пешеходу закрывает обзор дороги зонт или капюшон.
- В. Водители могут объезжать лужи, меняя траекторию движения.
- Г. Все вышеперечисленные верно.

Комментарий. Я думаю, здесь без комментариев. Без сомнения, все эти ситуации имеют место.

3. Когда, согласно ПДД, в одежде пешехода должны присутствовать световозвращающие элементы?

- А. В условиях плохой видимости.
- Б. При переходе дороги, движении по обочине или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости вне населенного пункта.
- В. Всегда.

Комментарий. Верный ответ Б, но здравый смысл рекомендует нам всегда иметь на одежде световозвращающие элементы, но на сегодняшний день законодательно закреплена обязанность носить СВЭ в темное время суток за пределами населенных пунктов. За нарушение этого требования предусмотрен административный штраф.

4. Каким правилам подчиняется человек, управляющий велосипедом?

- А. Правилам для водителей.
- Б. Правилам для пешеходов.

Комментарий. Велосипедист — водитель механического транспортного средства, а значит подчиняется тем же правилам, что и водители автомобилей, и, конечно же, несет точно такую же ответственность в соответствии с ПДД и КоАП.

5. Сколько человек может ехать на велосипеде?

- А. Один.
- Б. Два.
- В. Сколько поместится.
- Г. Один или два при наличии специального детского сиденья.

Комментарий. Велосипед является индивидуальным транспортным средством, поэтому на одном велосипеде может ехать один человек. В случае, когда велосипед оборудован специальным детским креслом, разрешается перевозка в нем ребенка.

6. Кто не является пешеходом, согласно ПДД?

- А. Человек, ведущий рядом мопед.
- Б. Человек, ведущий рядом велосипед.
- В. Человек, едущий на самокате/сегвее/гироскутере.
- Г. Все вышеперечисленные являются пешеходами.

Комментарий. Да, действительно, все вышеперечисленные категории относятся к пешеходам. В ПДД на сегодняшний день никак не определены такие участники дорожного движения, как самокатчики, роллеры и т. д., таким образом, они являются пешеходами.

7. Пересекать дорогу по пешеходному переходу на велосипеде:

- А. разрешается при отсутствии других пешеходов;
- Б. разрешается;
- В. запрещается.

Комментарий. Это заключение вытекает из нашего определения велосипедиста: человек, едущий на велосипеде — это водитель, он не может пересекать дорогу по пешеходному переходу. Человек, ведущий велосипед рядом, — это пешеход, и он может

переходить проезжую часть по пешеходному переходу. ПДД обязывают спешиться велосипедиста.

8. Какой сигнал регулировщика запрещает движение всем транспортным средствам и пешеходам?

- А. Регулировщик стоит к вам левым или правым боком. Руки опущены.
- Б. Регулировщик стоит к вам грудью или спиной. Руки вытянуты в стороны.
- В. Регулировщик стоит к вам левым боком, правая рука вытянута вперед.
- Г. Регулировщик стоит к вам левым или правым боком. Рука поднята вверх.

Комментарий. Ответ: Г. Сигналы регулировщика обычно разрешают и одновременно запрещают движение с двух сторон перекрестка, за исключением одного сигнала — поднятого вверх жезла — он обозначает желтый свет светофора: внимание и стоп для всех участников движения, право проезда имеют только машины со спецсигналами.

9. С какого возраста велосипедистам допускается движение по правому краю проезжей части или обочине при отсутствии велосипедной, велопешеходной дорожки или полосы для велосипедистов?

- А. С 14 лет.
- Б. С 16 лет.
- В. С 18 лет.

Комментарий. П. 24: с 14 лет.

Кейсовые задания

1. Согласно ПДД РФ, управлять мопедами, квадрициклами, трициклами и легкими мотоциклами (до 125 см³) можно с 16 лет, мотоциклами с объемом двигателя более 125 см³ и автомобилями — с 18 лет. Можно ли отучиться в автошколе и сдать экзамены для получения водительского удостоверения заранее?

Ответ. Да, можно. Вы можете пройти обучение в автошколе по программе подготовки водителей транспортных средств категории «М», «А1», «А» или «В» и пройти контрольные испытания в ГИБДД в возрасте 15 и 17 лет соответственно, однако для этого потребуется письменное согласие родителей на сдачу вами практического экзамена в ГИБДД, без него заявление не примут. При этом следует учесть, что в случае успешной сдачи экзаменов в ГИБДД получить водительское удостоверение можно будет только по достижении возраста 16 или 18 лет в зависимости от выбранной категории.

2. Всем вам известны такие механические транспортные средства, как квадроциклы. Многие покупают такую технику на дачу для организации досуга на свежем воздухе. Однако мало кто задумывается, какими документами должен обладать водитель квадроцикла. Как вы думаете, подойдут ли права категорий «А1», «А» или «В» для управления квадроциклом? С какого возраста можно управлять квадроциклом?

Ответ. Нет, обычное водительское удостоверение указанных категорий не подойдет для управления квадроциклом, и в случае остановки инспектором ГИБДД будет наложен административный штраф в соответствии с ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ. Данная статья содержит в себе наказание в виде штрафа. Штрафная санкция взыскивается с нарушителя установленных правил в размере от 5000 до 15 000 рублей.

Для управления квадроциклом необходимо получить права тракториста-машиниста категории «А1». Получить удостоверение можно в государственной инспекции гостехнадзора. Права выдаются, если кандидат успешно сдаст экзамены на право управления самоходными машинами.

Давайте все же внесем ясность, ведь в ПДД РФ есть понятия «квадрицикл» и «трицикл», и для управления данными типами т/с требуется обыкновенное водительское удостоверение категорий «М», «А» или «В1» в зависимости от разрешенной массы квадрицикла. В чем же отличие квадРИцикла от квадРОцикла и почему одним управлять можно, а для управления другим нужны специальные права тракториста?

Квадрициклы — это четырехколесные мототранспортные средства (трициклы — трехколесные), предназначенные для использования на дорогах общей сети и подлежащие регистрации в ГИБДД в общем порядке. Примерами квадрицикла может служить советский автомобиль-мотоколяска СЗМ-СЗД «Инвалидка», а трицикла — мотороллер «Муравей». У нас в стране такая техника крайне мало распространена, зато широко представлена в азиатских странах.

Грубо говоря, квадрициклы — это либо трех-, либо четырехколесные мотоциклы, либо мини-автомобили, на которые нужны такие же документы, как на машину или мотоцикл. При покупке к подобному транспорту прилагается Паспорт транспортного средства (ПТС).

Квадроциклы же — это мототранспортные внедорожные четырехколесные средства (мотовездеходы, снегоболотоходы), имеющие сиденье с мотоциклетной посадкой и руль мотоциклетного типа, предназначенные для движения вне дорог общего пользования. Основной документ квадроцикла — это Паспорт самоходной машины (ПСМ). Подобные паспорта также выдаются на трактора и на другую строительную технику, поэтому квадроцикл можно смело назвать минитрактором. Вот поэтому для управления квадроциклом и требуются права тракториста-машиниста.

3. На слайде рассмотрены случаи, которым мы просто не имеем права не уделить внимания. Здесь показана ответственность тех несовершеннолетних граждан, которые по недомыслию и непониманию уровня ответственности могут решить взять покататься машину у родителей или по чужим документам завладеть машиной службы каршеринга. Как вы видите, ответственность за такие действия более чем серьезная, и если в первом случае серьезно пострадает только семейный бюджет, то во втором можно попасть под уголовное преследование и вполне реальное лишение свободы.

Также не могу не упомянуть, что в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации пешеходы, нарушившие ПДД, могут быть привлечены к административной ответственности. Если ДТП по вине пешехода:

- повлекло причинение вреда здоровью или создание помех в движении транспортных средств, — в виде предупреждения или штрафа в размере 500 руб.;
- повлекло создание помех в движении транспортных средств, — в виде штрафа в размере 1000 руб.;
- повлекло причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, — в виде штрафа в размере от 1000 до 1500 руб.

И даже к уголовной ответственности, если ДТП повлекло причинение тяжкого вреда здоровью человека, повлекло смерть человека, повлекло смерть двух или более лиц.

Приложение 2. Материалы для подготовки презентации к занятию

Активная и пассивная безопасность

Из чего складывается безопасность дорожного движения



Виды водительских удостоверений

Виды водительских удостоверений

- ✓ Категория «М» – мопеды, квадрициклы и трициклы объемом двигателя менее 50 см³
- ✓ Категория «А1» – мотоциклы объемом двигателя до 125 см³, а также квадрициклы и трициклы объемом двигателя до 125 см³ и допустимой максимальной массой менее 400 кг.

К управлению данными типами транспортных средств допускаются лица старше 16 лет

- ✓ Категория «А» – мотоциклы объемом двигателя более 125 см³, а также квадрициклы и трициклы допустимой максимальной массой менее 400 кг
- ✓ Категория «В1» – квадрициклы и трициклы допустимой максимальной массой более 400 кг.
- ✓ Категория «В» – легковые автомобили
- ✓ Категория «С» – Грузовые автомобили с допустимой максимальной массой более 3,5 т.

К управлению данными типами транспортных средств допускаются лица старше 18 лет

Важно различать:

Важно различать

КвадрИцикл



Требуется водительское удостоверение категории «М», «А1» или «В1» в зависимости от максимальной разрешенной массы транспортного средства
Выдаются органами Госавтоинспекции

КвадрОцикл



Требуется права *тракториста-машиниста* категории «А1»

Выдаются органами Ростехнадзора

Внимание, ответственность!

Внимание, ответственность!

Покататься на машине друзей/родителей:

- Управление транспортным средством без прав – штраф в размере от 5000 до 15000 рублей
- Передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством или лишенному такого права – штраф в размере 30000 рублей



Завладеть каршеринговым автомобилем по чужим документам:

- Управление транспортным средством без прав – штраф в размере от 5000 до 15000 рублей
- Статья 166 УК РФ. Угон без цели хищения – штраф до 120 000 рублей либо лишение свободы на срок до 5 лет.