Признано утратившим силу Постановлением Пленума от 09.12.2008г. № 25

П О С Т А Н О В Л Е Н И Е
ПЛЕНУМА ВЕРХОВНОГО СУДА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

N50

г.Москва 22 октября 1969 г.

О СУДЕБНОЙ ПРАКТИКЕ ПО ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, А ТАКЖЕ С ИХ НЕПРАВОМЕРНЫМ ЗАВЛАДЕНИЕМ БЕЗ ЦЕЛИ ХИЩЕНИЯ (ст.ст. 211, 211-2, 148-1 УК РСФСР)*1

Постановление Пленума от 22 октября 1969 г. N 50
с изменениями, внесенными постановлениями Пленума
от 23 декабря 1970 г. N 56, 24 декабря 1985 г. N 10
и от 27 августа 1986 г. N 2, в редакции постановления
Пленума от 21 декабря 1993 г. N11
и от 25 октября 1996 г. N 10

Изучение судебной практики по делам о преступлениях, предусмотренных ст.ст. 211, 211-2 и 148-1 УК РСФСР, свидетельствует о том, что суды в основном правильно применяют законодательство об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, а также за их неправомерное завладение без цели хищения.

Вместе с тем в деятельности судов имеются существенные недостатки.

Некоторые суды, недооценивая общественную опасность транспортных преступлений, наносящих ущерб народному хозяйству, сопровождающихся причинением вреда здоровью граждан, а иногда влекущих их гибель, допускают необоснованное назначение виновным, совершившим такие преступления при отягчающих обстоятельствах, мягких мер наказания. В то же время по отдельным делам наказание определяется без учета обстоятельств, смягчающих ответственность виновных, а если имело место нарушение правил безопасности движения со стороны потерпевшего или иных лиц - без учета характера нарушения. _____*1 Постановление следует применять в части, не противоречащей действующему законодательству.

При осуждении лиц по ст.ст. 211 и 211-2 УК РСФСР суды не всегда обсуждают вопрос о назначении дополнительного наказания в виде лишения права управлять транспортными средствами или занимать должности, связанные с ответственностью за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, несмотря на то, что санкции этих статей Уголовного кодекса прямо предусматривают возможность применения такого дополнительного наказания.

Отдельные суды не принимают всех необходимых мер к обеспечению всестороннего, полного и объективного исследования материалов дела. В ряде случаев на рассмотрение в судебное заседание вносятся дела, по которым органами следствия не приняты меры к установлению очевидцев происшествия и выявлению всех участников преступления, недостаточно полно установлены фактическая обстановка дорожно-транспортного происшествия, размер причиненного материального ущерба и другие обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела. При назначении судебных дорожно-транспортных экспертиз суды иногда ставят вопросы, выходящие за пределы компетенции экспертов, а при оценке доказательств некритически относятся к их выводам.

Многие суды при рассмотрении указанных дел не уделяют еще должного внимания выявлению причин и условий, способствовавших совершению транспортных преступлений, и не принимают мер к их устранению.

В целях установления единства в судебной практике и улучшения деятельности судов по рассмотрению дел о преступлениях на транспорте Пленум Верховного Суда Российской Федерации п о с т а н о в л я е т :

1. Всем судам Российской Федерации принять меры к устранению имеющихся недостатков и дальнейшему улучшению работы по рассмотрению дел о преступлениях, предусмотренных ст.ст. 211, 211-2 и 148-1 УК РСФСР.

С учетом специфики дел указанных категорий Верховным судам республик, краевым, областным и соответствующим им судам следует чаще практиковать проведение с народными судьями, народными заседателями и членами суда занятий по вопросам, связанным с рассмотрением дел о транспортных преступлениях.

2. Установив в судебном заседании причины и условия, способствовавшие совершению преступлений на транспорте (неудовлетворительное состояние технического парка, низкая дисциплина труда в автохозяйствах и других предприятиях, эксплуатирующих транспортные средства, ненадлежащее производство дорожных или ремонтных работ, упущения в деятельности лиц, ответственных за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, т.д.), суды обязаны выносить частные определения об их устранении, а когда к этому имеются основания - решать вопрос о привлечении лиц к уголовной ответственности.

Если судом при рассмотрении дела не были приняты меры к установлению причин и условий, способствовавших совершению преступлений, кассационная инстанция должна реагировать на это и при наличии оснований выносить частные определения об устранении таких причин и условий.

3. Обратить внимание судов на то, что при рассмотрении дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, выпуске в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, а также дел об их угоне, следует применять предусмотренные законом строгие меры наказания к злостным нарушителям правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и к лицам, совершившим эти преступления при отягчающих обстоятельствах.

Вместе с тем, определяя наказание, суды должны учитывать степень вины подсудимого, характер нарушения правил безопасности движения со стороны потерпевшего и другие обстоятельства дела.

4. В связи с тем, что ст.211 УК РСФСР наряду с основными мерами наказания предусматривает возможность применения к виновному дополнительного наказания в виде лишения права управлять транспортными средствами, а ст.211-2 УК РСФСР занимать должности, связанные с ответственностью за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, суды при осуждении лиц по данным статьям Уголовного кодекса должны в каждом случае обсуждать вопрос о применении или неприменении к ним дополнительного наказания.

Назначая виновному дополнительное наказание в виде лишения права управлять транспортными средствами, суду надлежит сообщать об этом в республиканский, краевой или областной отдел или управление Государственной автомобильной инспекции, а при наличии в деле удостоверений на право управления транспортными средствами - направлять их в эти органы.

5. Суды должны обеспечить правильное и своевременное рассмотрение каждого дела, повысить требовательность к качеству и полноте предварительного следствия, полно и всесторонне устанавливать фактическую обстановку дорожно-транспортного происшествия и другие обстоятельства, имеющие существенное значение для дела.

Обратить внимание судов на то, что в компетенцию судебной дорожно-транспортной экспертизы входит решение только специальных технических вопросов. Поэтому при назначении экспертизы суды не вправе ставить перед экспертами правовые вопросы, решение которых относится исключительно к компетенции суда. Оценке, основанной на всестороннем, полном и объективном рассмотрении всех обстоятельств дела, а также их совокупности, должны подлежать все доказательства, в том числе и заключение дорожно-транспортной экспертизы.

6. Указать судам, что ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств по ст.211 УК может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенным нарушением правил.

Признавая лицо виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, суды обязаны указывать в приговорах, какие именно правила им нарушены и в чем конкретно выразилось это нарушение.

7. Разъяснить судам, что под гибелью нескольких лиц, о которых говорится в ч.3 ст.211 УК, следует понимать причинение смерти двум или более потерпевшим.

8. Действия водителей транспортных средств, повлекшие указанные в ст.211 УК последствия не в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или выгрузке грузов, ремонте транспортного средства, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других нетранспортных работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против личности, либо за нарушение правил при производстве определенных работ.

По статьям Уголовного кодекса о преступлениях против личности надлежит квалифицировать действия лица, управлявшего транспортным средством, когда по делу установлено умышленное причинение смерти или телесных повреждений потерпевшему с использованием в качестве орудия преступления соответствующих транспортных средств.

9. Транспортные средства , принадлежащие осужденному на праве личной собственности, в соответствии со ст.86 УПК подлежат конфискации только в случаях, когда они использовались в качестве орудия умышленного преступления против личности или для совершения хищения.

При квалификации действий виновного лишь по ст. 211 УК транспортные средства признаваться орудиями преступления и конфисковываться не могут.

10. Субъектами преступления, предусмотренного ст.211-2 УК, могут быть работники как автохозяйств, так и любых других организаций и предприятий, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы либо водители

индивидуальных транспортных средств, разрешившие другому лицу эксплуатацию заведомо технически неисправного транспортного средства.

11. Техническая неисправность транспортных средств должна признаваться заведомой, если о ней известно лицу, ответственному за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

Иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортных средств, обеспечивающих безопасность движения, о котором говорится в диспозиции ст.211-2 УК, может выражаться, например, в допуске к управлению транспортным средством лиц, не имеющих прав на управление данным транспортным средством или лишенных водительских прав, в грубом нарушении режима работы водителей, в неосуществлении контроля за техническим состоянием транспортных средств и в невыполнении других требований, предъявляемых соответствующими нормативными актами к лицам, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

12. Водитель либо владелец транспортного средства, в нарушение действующих правил передавший управление транспортным средством лицу, лишенному водительских прав или вообще их не имеющему, либо не имеющему прав, требуемых для управления данным видом транспортных средств, если в результате этих действий наступили указанные в законе последствия, несет ответственность по ст.211-2 УК, а лицо фактически управлявшее в этом случае транспортным средством, по ст.211 УК.

Если в нарушение действующих правил управление транспортным средством было передано должностному лицу, от которого водитель зависим по службе, это не освобождает водителя от ответственности, но должно учитываться при назначении наказания.

Водитель за подобные действия не несет уголовной ответственности в том случае, если он был отстранен от управления или распоряжения транспортным средством надлежащим должностным лицом, находящимся при исполнении служебных обязанностей (непосредственным начальником, работником Госавтоинспекции и др.).

13. Указать судам на то, что ответственность за выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств либо иное грубое нарушение правил их эксплуатации, обеспечивающих безопасность движения, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в ст.211 УК, и если эти последствия находятся в причинной связи с действиями лица, ответственного за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

14. Рассматривая дела о преступлениях, связанных с неправомерным завладением транспортными средствами, суды должны в каждом случае тщательно выяснять, какую цель преследовало лицо, совершая эти действия.

При установлении умысла на хищение транспортного средства действия лица надлежит квалифицировать по соответствующим статьям Уголовного кодекса, предусматривающим ответственность за преступления против собственности. Дополнительной квалификации этих действий по ст.148-1 УК РСФСР не требуется, поскольку неправомерное завладение транспортным средством является в таких случаях способом хищения.

15. Под неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения (ст.148-1 УК РСФСР) следует понимать захват транспортных средств и поездку на них.

Неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения является оконченным преступлением с момента отъезда транспортного средства с места, на котором оно находилось.

16. При неправомерном завладении транспортным средством без цели хищения несколькими лицами по предварительному сговору действия каждого из них в зависимости

от содеянного должны рассматриваться как соучастие в совершенном преступлении либо как соисполнительство. Действия всех соисполнителей следует квалифицировать по ст.148-1 УК РСФСР независимо от того, кто из участников преступной группы фактически управлял транспортным средством.

17. Неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения надлежит квалифицировать как совершенное повторно во всех случаях, когда лицо ранее совершило аналогичное преступление, независимо от того, было ли оно за это деяние осуждено. При этом для квалификации неправомерного завладения транспортным средством как совершенного повторно не имеет значения, являлся ли предшествующий случай оконченным преступлением или покушением на него.

Неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения не может квалифицироваться как повторное, если судимость за ранее совершенное аналогичное преступление с лица снята или погашена в установленном законом порядке, а также если к моменту совершения нового преступления истекли сроки давности уголовного преследования за прежнее завладение транспортным средством без цели хищения.

18. Если лицо, совершившее неправомерное завладение транспортным средством без цели его хищения, при управлении им допустило нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее последствия указанные в ст.211 УК РСФСР, его действия надлежит квалифицировать по совокупности совершенных преступлений по ст.ст. 211 и 148-1 УК РСФСР.

19. При разбирательстве дел о транспортных преступлениях судам надлежит принимать меры к разрешению гражданских исков, вытекающих из уголовных дел, за исключением случаев, когда заявления о возмещении вреда неподведомственны судам.

По делам о преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, в качестве гражданских ответчиков должны привлекаться владельцы транспортных средств, поскольку в соответствии со ст.1079 ГК обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности, возлагается на владельца этого источника, т.е. на организацию или гражданина, осуществлявших эксплуатацию источника повышенной опасности как в силу принадлежащего им права собственности или права оперативного управления, так и по другим основаниям (по договору аренды, проката или доверенности, а также в силу распоряжения компетентных органов о передаче организации во временное пользование источника повышенной опасности).