

О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях

Утративший силу

Постановление Пленума Верховного Суда Казахской ССР от 23 сентября 1983 г. № 11. Утратило силу нормативным постановлением Верховного Суда Республики Казахстан от 22 декабря 2008 года № 27.

Сноска. Утратило силу нормативным постановлением Верховного Суда РК от 22.12.2008 № 27 (порядок введения в действие см. п. 2).

Обсудив итоги обобщения судебной практики по делам об автотранспортных преступлениях, Пленум Верховного Суда Казахской ССР отмечает, что суды республики в основном правильно разрешают дела данной категории, больше стали уделять внимания выявлению и устранению обстоятельств, способствующих совершению этих преступлений.

Вместе с тем в их деятельности имеются еще существенные недостатки, снижающие эффективность борьбы с аварийностью на транспорте.

Некоторые суды к рассмотрению дел в стадии предания обвиняемого суду относятся формально, в результате на рассмотрение судебного заседания вносятся не достаточно полно исследованные дела.

Не все суды при рассмотрении дел принимают меры к всестороннему и полному исследованию обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, отдельные из них не выясняют какие конкретно правила безопасности движения и эксплуатации транспорта нарушены, в чем выразились эти нарушения, состоят ли они в причинной связи с наступившими последствиями.

При исследовании обстоятельств, выяснение которых требует специальных познаний, суды не в полной мере используют возможности автотехнической экспертизы.

Нередко назначается экспертиза для выяснения вопросов, не входящих в компетенцию экспертов. Встречаются случаи неправильной оценки и использования заключений экспертов.

Приговоры судов по делам этой категории в ряде случаев не отвечают требованиям постановления Пленума Верховного Суда СССР от 30 июня 1969 г. № 4 "О судебном приговоре". В них не всегда отражается, в чем конкретно выразилось нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а лишь описываются обстоятельства дорожно-транспортного происшествия.

Допускаются ошибки в квалификации преступлений, в частности, при

разграничении нарушений правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта от нарушений правил производства определенных работ, техники безопасности и преступлений против личности, оценке действий виновного в нарушении правил безопасности движения, оставившего потерпевшего без помощи на месте происшествия, и другие.

Не всегда соблюдается принцип индивидуализации наказания. В некоторых случаях оно назначается без учета степени вины потерпевшего в создании а в а р и й н о й с и т у а ц и и .

Суды при наличии к тому оснований иногда не обсуждают и не решают вопрос о лишении виновных права управлять транспортными средствами.

Много ошибок и нарушений закона допускают суды при разрешении гражданских исков. Материальный ущерб, причиненный источником повышенной опасности, к которому относятся автотранспортные средства, в нарушение ст. 450 ГК взыскивается иногда не с владельца источника повышенной опасности, а непосредственно с виновных лиц, нередко иски необоснованно оставляются без рассмотрения.

Некоторые суды не придают должного значения выявлению и устранению обстоятельств, способствовавших нарушениям правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, не используют такие важные формы профилактики, как выездные заседания, частные определения, привлечение общественности к участию в рассмотрении дел.

Областные и Алма-Атинский городской суды при рассмотрении дел об автотранспортных преступлениях не всегда выявляют и своевременно устраняют ошибки народных судов, иногда сами принимают неправильные решения.

В целях устранения указанных недостатков и ошибок Пленум Верховного Суда К а з а х с к о й С С Р

П О С Т А Н О В Л Я Е Т :

1. Обратить внимание судов республики на необходимость обеспечения такого уровня судебной деятельности, который максимально способствовал бы успешному решению задачи предупреждения и искоренения преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации т р а н с п о р т а .

2. Суды обязаны полно и всесторонне исследовать все обстоятельства автодорожного происшествия с тем, чтобы были исключены факты необоснованного осуждения или освобождения от ответственности лиц, в действиях которых содержится состав преступления; тщательно выяснять, какие правила безопасности движения и эксплуатации транспорта нарушены, находится ли нарушение в причинной связи с наступившими последствиями; выявлять других лиц, виновных в создании аварийной обстановки, в нарушении

правил эксплуатации транспортных средств, автодорог. Повышать требовательность к качеству предварительного следствия.

При рассмотрении дел данной категории судам необходимо в полной мере использовать современные возможности судебной экспертизы, давая ее заключениям правильную оценку.

Судам надлежит улучшить качество составления приговоров. Описательная часть их должна содержать не только ссылку на пункты правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, которые были нарушены, но и обязательное указание, в чем конкретно выразились эти нарушения.

3. Несколько деяний, предусмотренные разными частями статьи 296 УК, совершенные одним и тем же лицом в разное время, подлежат квалификации по соответствующей части указанной статьи самостоятельно. Если при нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, лицом, управляющим транспортным средством, одновременно причинен тяжкий вред здоровью одному потерпевшему и смерть по неосторожности одному или нескольким лицам, то деяние в целом подлежит квалификации по соответствующей части статьи 296 УК, предусматривающей наступление более тяжких последствий. При этом менее тяжкие последствия, причиненные этим же деянием, должны быть указаны при предъявлении обвинения и в приговоре.

При оставлении виновным, совершившим деяние, предусмотренное статьей 296 УК, места дорожно-транспортного происшествия, его действия подлежат квалификации по совокупности преступлений - по соответствующей части статьи 296 УК и статье 297 УК. При этом, ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия по статье 297 УК наступает независимо от характера наступивших последствий, предусмотренных статьей 296 УК (средней тяжести или тяжкий вред здоровью, смерть потерпевшего), и осознания их виновным, за исключением случаев, указанных в примечании к статье 297 УК.

Сноска. Пункт 3 в редакции нормативного постановления Верховного Суда РК от 25 декабря 2006 года N 12 .

4. Суды должны строго выполнять требование закона об индивидуализации наказания, не допускать послаблений в отношении виновных в грубом нарушении правил безопасности движения и эксплуатации автотранспортных средств, повлекшем тяжелые последствия.

В то же время при решении вопроса о мере наказания судам необходимо учитывать степень вины потерпевшего в создании аварийной обстановки.

5. Учитывая, что санкция ст.217 УК предусматривает возможность применения либо неприменения дополнительного наказания в виде лишения права управлять автотранспортными средствами, суды обязаны по каждому делу

мотивировать принятое решение.

6. Указать судам на необходимость тщательного исследования в судебных заседаниях гражданских исков по данной категории уголовных дел: обеспечить точное и неуклонное выполнение требований закона о возмещении материального ущерба, причиненного преступлением.

7. Разъяснить судам:

а) нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта, повлекшее смертельный исход, причинение телесных повреждений, уничтожение или повреждение имущества, надлежит квалифицировать в зависимости от наступивших последствий по ч.1, 2 или ч.3 ст.217 УК без дополнительной квалификации по статьям о преступлениях против жизни, здоровья и статьям об уничтожении и повреждении имущества.

Если транспортное средство умышленно применялось с целью убийства, причинения телесных повреждений либо уничтожения имущества, такие преступные действия следует квалифицировать по соответствующим статьям УК без дополнительной квалификации по ст.217 УК.

б) существенным материальным ущербом, предусмотренным ч.1 ст.217 УК, может быть признан ущерб, когда в результате нарушения Правил дорожного движения серьезно поврежден или полностью уничтожен важный и ценный груз, транспортное средство, сооружение и т.п.

При решении вопроса о признании материального ущерба существенным необходимо учитывать не только его размер в определенной денежной сумме, но и ценность и важность поврежденного имущества, объем и стоимость ремонтных работ и другие обстоятельства.

Во всех случаях в расчет следует принимать только реально причиненный ущерб, а не упущенную выгоду;

в) в соответствии со статьей 281 УПК без обращения дела к рассмотрению суд не вправе вменить виновному вместо предъявленного другое нарушение правил движения и эксплуатации автотранспорта, если это влечет изменение формулировки обвинения.

Замена судом неправильно вмененного обвинения в нарушении одних правил движения и эксплуатации автотранспорта другими возможно лишь в тех случаях, когда такое изменение не влечет изменение формулировки обвинения и не нарушает право подсудимого на защиту;

г) если потерпевший, которому в результате дорожно-транспортного происшествия причинен тяжкий или средней тяжести вред здоровью и который не мог принять меры к самосохранению в силу малолетства, старости, болезни или беспомощного состояния, был заведомо оставлен в опасном для его жизни или здоровья состоянии лицом, совершившим деяние, предусмотренное статьей

296 УК, то при наступлении по неосторожности смерти потерпевшего или иных тяжких последствий в результате оставления в опасности, содеянное в целом - подлежит квалификации по совокупности по соответствующей части статьи 296 УК, статье 297 УК и части второй статьи 119 УК. Если причиненный при дорожно-транспортном происшествии вред здоровью заведомо для виновного не создавал опасности для жизни или здоровья потерпевших либо когда потерпевший сразу погиб на месте ДТП, то в действиях водителя, оставившего место дорожно-транспортного происшествия, отсутствует состав оставления в о п а с н о с т и ;

д) оставление потерпевшего в опасности водителем в местах, где потерпевшему могла быть оказана помощь другими лицами, не исключает его ответственности по ст.110 УК;

е) ответственность водителя по ч.2 ст.110 УК возможна лишь в случаях, когда смерть потерпевшего или иные тяжкие последствия явились прямым следствием оставления его в опасном для жизни состоянии, а не наступили в момент дорожно-транспортного происшествия как непосредственный результат его;

ж) действия водителя, виновного в нарушении правил безопасности движения и скрывшегося с места происшествия, не могут быть дополнительно квалифицированы по ст.110 УК, если смерть потерпевшего заведомо для виновного наступила непосредственно в момент дорожно-транспортного п р о и ш е с т в и я ;

з) водитель, за которым автомашины или иное транспортное средство закреплено в связи с трудовыми отношениями, не может быть субъектом самовольного угона их (ст.221 УК);

и) при совершении одним и тем же лицом деяний, предусмотренных частями первой и второй статьи 298 УК, каждое из преступлений подлежит самостоятельной квалификации.

Действия водителя, выразившиеся в самовольном завладении вверенным по службе транспортным средством и незаконном использовании его в корыстных целях, при наличии к тому оснований, должны квалифицироваться по ст.219 УК.

Сноска. Пункт 7 с изменениями, внесенными нормативным постановлением Верховного Суда РК от 25 декабря 2006 года N 12 .

8. В целях дальнейшего совершенствования деятельности по предупреждению транспортных преступлений судам надлежит принимать все предусмотренные законом меры для выяснения причин и условий, способствующих совершению этих преступлений, частными определениями реагировать на недостатки и упущения в работе должностных лиц автохозяйств, дорожного строительства, других предприятий и организаций, добиваться устранения этих недостатков.

9. Областным и Алма-Атинскому городскому судам при рассмотрении дел об автотранспортных преступлениях в кассационном и надзорном порядке выявлять и своевременно устранять ошибки судов, принимать меры к дальнейшему улучшению судебной деятельности.

10. В связи с изданием настоящего постановления считать утратившими силу постановления Пленума Верховного Суда Казахской ССР:

№ 5 от 28 декабря 1972 года "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях";

№ 4 от 15 сентября 1975 года "О ходе выполнения постановлений Пленума Верховного Суда СССР № 11 от 6 октября 1970 года и Пленума Верховного Суда Казахской ССР № 5 от 28 декабря 1972 года о судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях";

№ 3 от 16 марта 1981 года "Об изменении постановления Пленума Верховного Суда Казахской ССР от 15 сентября 1975 года № 4".

(специалист: Р.Жантасова

02.12.98 г.)