

СОСТОЯНИЕ ОПЬЯНЕНИЯ КАК ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИЙ НА УГОЛОВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ПРИ СОВЕРШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Шурыгин Максим Алексеевич

магистрант

СЗФ ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», г. Санкт-Петербург

Аннотация. Рассматривается фактор состояния алкогольного опьянения, влияющий на уголовную ответственность при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, а также специальные меры по предупреждению данных преступлений.

Ключевые слова: состояние алкогольного опьянения, транспортные преступления, предупреждение преступлений, дорожно-транспортное происшествие.

В Уголовном кодексе РФ ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта установлена главой 27. Состояние опьянения – это признак преступления содержится в двух составах из двенадцати. Отметим, что состояние опьянения при совершении «транспортных преступлений» отражается на характере и степени общественной опасности деяния, поскольку влияет на психофизические особенности человека. Это связано с быстротой реакции, а также адекватностью поведения в экстремальных ситуациях. По данным МВД РФ, около 1/5 дорожно-транспортных происшествий совершается в состоянии алкогольного опьянения, в результате чего, часто наступает летальный исход для водителя. Такая статистика свидетельствует о том, что каждое пятое ДТП в России совершается лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. В Международном сообществе Российская Федерация занимает лидирующее место по распространенности данного типа преступного поведения. Количество погибших от рассматриваемого преступного ежегодно растет. Важно отметить, что другие нарушения Правил дорожного движения в качестве причины транспортных преступлений составляют всего 2 %.

Согласно ст. 23 УК РФ лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, подлежит ответственности на общих основаниях. Но по ст. 63 УК РФ предусмотрена возможность учета указанного состояния как обстоятельство, отягчающего наказание. А в ст. 264 УК РФ данный признак обозначен в качестве квалифицирующего. Думается, что такой подход законодателя не совсем верный, поскольку нарушает логику построения и структурированности уголовного закона. Это может вызывать трудности и ошибки в правоприменительной практике. С одной точки зрения может показаться, что это противоречит принципам законности, равенства, вины, справедливости и гуманизма.

18 декабря 2018 г. Верховный Суд РФ уточнил невозможность автоматического учета

состояния опьянения как отягчающего обстоятельства, была подчеркнута необходимость мотивировки каждого соответствующего решения. Во избежание проблем толкования и применения в нормы Общей части УК РФ должны быть внесены коррективы.

Квалификация содеянного по ст. 264 УК РФ, учитывающей состояние опьянения, осуществляется без надлежащего установления и доказывания соответствующего факта. Приведем пример, действия В. были квалифицированы по ч. 4 ст. 264 УК РФ при отсутствии освидетельствования, а значит – подтверждения состояния опьянения.

Одной из основных проблем в исследуемой области является отсутствие четкого и единообразного понятия состояния опьянения в уголовном законе. В примечании к ст. 264 УК РФ содержится некоторое подобие необходимого определения, которое представляется весьма некорректным.

Один из критериев – это установление факта употребления веществ, которые вызывают алкогольное опьянение, в концентрации, превышающей допустимую по закону. Отметим, что одинаковая доза алкоголя может вызывать различное изменение в части восприятия человеком своих действий и руководства ими, поскольку зависит от индивидуальных особенностей организма, однако действующее законодательство этого не учитывает. Кроме того, игнорируется наличие взаимосвязи состояния опьянения с совершенным деянием, а именно, не учитывается причинно-следственная связь между признаками деяния и наступившими последствиями.

Другой признак - наличие в организме лица других веществ, например, наркотических или психотропных. При этом отсутствует понятие «установление» состояния опьянения. Имеется в виду то, что при анализе организма лица, употребившего указанные вещества, остаются в крови продолжительный период времени: от нескольких недель до нескольких месяцев. Однако сам факт наличия не свидетельствует о нахождении лица в состоянии опьянения постоянно в течение этого периода.

Кроме того, условием является отказ от прохождения медицинского освидетельствования. В таком случае нарушаются принципы уголовного закона, а именно - принцип равенства субъектов права, в отношении которых факт употребления алкоголя и наличия состояния опьянения установлен. Думается, что при отказе в прохождении освидетельствования таковое состояние презюмируется, но это противоречит положениям принципов вины и справедливости.

Целесообразно закрепить единообразное определение состояния опьянения в нормах УК РФ, например: «Опьянение – это состояние, которое обусловлено психоактивным действием веществ: алкоголя, наркотических, психотропных, психоактивных, иных одурманивающих веществ, а также их аналогов, вызывающее изменения в психофизиологических и двигательных

функциях человека, в зависимости от дозы употребленного вещества и особенностей организма человека, оказывает значительное влияние на характер и степень общественной опасности». В этом определении представлено общее понятие веществ, которые способны влиять на сознание и поведения лица, что имеет значение с учетом систематического и постоянного появления новых препаратов, а также единообразного их понимания, с точки зрения медицины, криминалистики, психиатрии и юриспруденции.

Также подчеркивается наличие психофизиологических изменений, соотношение учета и взаимосвязи дозы соответствующего вещества и особенностей человека, специфика конкретного деяния. Например, одинаковая доза у одного человека вызывает существенные изменения поведения, а у другого – нет. Совершение некоторых преступных деяний не становится более общественно-опасным от наличия состояния опьянения, а в случае нарушения безопасности движения существенно меняет картину преступления.

Еще одна правовая проблема – сам факт установления состояния опьянения в качестве квалифицирующего признака состава ст. 264 УК РФ. В данном аспекте возникает ряд вопросов. Во-первых, рассматриваемая норма является бланкетной - требует обращения к установленным Правилам дорожного движения. Пункт 2.7 установленных Правил закрепляет запрет управления транспортным средством в состоянии опьянения. Таким образом, регламентация состояния опьянения в качестве квалифицирующего признака в рассматриваемом составе представляет собой повторный учет, своего рода «тавтологию», что противоречит принципу справедливости. С другой стороны, означенный подход может быть частично «оправдан» в случае установления нарушения и других предписанных правил лицом, находящимся в состоянии опьянения. На данную проблему толкования и применения анализируемого фактора обращают внимание многие исследователи. Так, например, как квалифицировать деяние лица, управлявшего транспортным средством в состоянии опьянения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью: по ч. 1 или 2 ст. 264 УК РФ? Соответственно, видится необходимой корректировка диспозиции исследуемой нормы.

Также в связи с изложенным в области ужесточения уголовной ответственности (при соблюдении положений принципов уголовного закона) лица, совершившего исследуемое преступление в состоянии опьянения, представляется целесообразным введение изменений в нормы Общей части УК РФ:

- ❖ изменить диспозицию ст. 23 УК РФ, включив указание на обязательный учет судом при назначении наказания степени опьянения и ее взаимосвязи с характером и степенью общественной опасности содеянного;
- ❖ в п. 1.1 ст. 63 УК РФ необходимо подчеркнуть обязательность мотивировки судом признания состояния опьянения в качестве фактора, влияющего на ужесточение

уголовной ответственности, во взаимодействии с характером и степенью общественной опасности содеянного; дополнить данную норму следующим уточнением: "Суд может учесть степень выраженности конкретного обстоятельства при избрании меры наказания";

- ❖ закрепить единообразное определение состояния опьянения для уголовно-правовой сферы;
- ❖ ввести в гл. 10 УК РФ норму, устанавливающую правила назначения наказания за совершение преступления в состоянии опьянения с определением границ ответственности.

Сложно понять логику законодателя в области регламентации состояния опьянения в качестве квалифицирующего признака только в отношении одного состава транспортного преступления. Например, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, и метрополитена зачастую совершается в состоянии опьянения, однако никакого ужесточения ответственности при этом не предусмотрено. Такой подход также противоречит целям и задачам уголовного закона, положениям принципов равенства и справедливости. Также статистика свидетельствует о достаточно большом количестве нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, совершенных лицами (пешеходами, велосипедистами) в состоянии опьянения, для которых нахождение в означенном состоянии в момент совершения преступного деяния также отдельно не учитывается в сфере усиления уголовной ответственности и наказания. Хотя зачастую именно неадекватное поведение указанных лиц, обусловленное состоянием опьянения, провоцирует аварийные ситуации. В существующем подходе, таким образом, полностью отсутствует логика структурирования уголовного закона.

Еще одним проблемным аспектом является введение в действующий УК РФ ст. 264.1. Криминообразующим признаком данного состава является управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения при наличии одного из следующих обстоятельств: административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения; невыполнения требования управомоченного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения; судимости за совершение преступления, предусмотренного ч. ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ.

В данном подходе также уравнивается статус лица, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, и субъекта, отказавшегося проходить соответствующее освидетельствование. То есть, как справедливо отмечают некоторые исследователи, нарушаются принципы презумпции невиновности и законности, допускается применение уголовного закона по аналогии. Также возникает вопрос об ответственности лица, скрывшегося

с места происшествия. В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ по этому поводу дается разъяснение, что сам факт оставления места происшествия не может служить подтверждением наличия у лица состояния опьянения; такой субъект может быть привлечен к уголовной ответственности только в случае, если последующее медицинское освидетельствование позволит установить наличие означенного состояния в момент совершения деяния (п. 10.2). Таким образом, мы опять наблюдаем нарушение принципов уголовного закона: лицо, которое на месте происшествия (в силу различных причин, например негативного настроения, некорректного поведения управомоченного лица) отказалось проходить освидетельствование, априори считается виновным; субъект же, скрывшийся с места происшествия и успевший "проветриться" к моменту прохождения освидетельствования (что вполне возможно с учетом особенностей организма, стадии опьянения, временного разрыва между означенными событиями), находится в «привилегированном» положении..

Относительно учета признака наличия судимости за деяния, закрепленные ч. ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, при регламентации нормы указанной статьи было бы целесообразнее (с учетом структуры, целей и задач действующего закона, реализации политики ужесточения ответственности за совершение транспортных преступлений в состоянии опьянения) предположить в ней дополнительный квалифицирующий признак: «совершение деяний, предусмотренных ч. ч. 2, 4, 6 настоящей статьи, лицом, имеющим судимость за ранее совершенное преступление, предусмотренное означенными частями статьи». Такой подход присутствует, например, в ст. ст. 131, 132 УК РФ. В рассматриваемом же случае совершение административного правонарушения в состоянии опьянения расценивается как основание уголовной ответственности при наличии судимости за уголовно наказуемое деяние, совершенное в аналогичном состоянии. При таком подходе состояние опьянения при совершении любого правонарушения можно расценивать в качестве фактора, влияющего на ответственность при наличии судимости за деяние, осуществленное в означенном состоянии. С учетом положений основополагающих принципов уголовного закона, отсутствия единообразного определения состояния опьянения, сложностей толкования и применения соответствующих норм в исследуемом ракурсе означенный подход представляется не совсем корректным и продуманным.

1. *Таким образом, можно сделать следующие основные выводы о необходимости внесения изменений в действующее законодательство:*

- изменить диспозицию ст. 23 УК РФ, включив в нее случаи специального учета состояния опьянения, его степени и взаимосвязи с совершенным деянием;
- ввести в гл. 10 УК РФ норму, регламентирующую правила назначения наказания за совершение преступления в состоянии опьянения;

- в п. 1.1 ст. 63 акцентировать внимание на обязательности мотивировки признания состояния опьянения в качестве обстоятельства, отягчающего наказание; включить возможность учета степени выраженности соответствующего обстоятельства при избрании меры наказания;
- закрепить единообразное определение состояния опьянения для целей уголовного закона (авторское понятие предложено в рамках настоящей статьи).

2. Следует конкретизировать диспозицию ст. 264 УК РФ во избежание проблем толкования и применения с учетом бланкетного характера данной нормы.

3. Целесообразно ввести «состояние опьянения» в качестве квалифицирующего признака составов ст. ст. 263 и 268 УК РФ с учетом значительности взаимосвязи данного состояния с характером и степенью общественной опасности данных деяний.

4. Статью 264.1 в силу большого количества противоречий, проблем толкования и применения следует исключить; наличие судимости за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения возможно ввести в качестве квалифицирующего признака в ст. 264 УК РФ.

Список литературы:

1. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) Настоящая с учетом поправок, вступивших в силу для РФ 3 сентября 1993 г., 28 марта 2006 г. и от 23 марта 2016 г. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/2540357/> (дата обращения - 23.02.2020).
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/ (дата обращения - 23.02.2020).
3. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/12157004/> (дата обращения - 23.02.2020).
4. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://base.garant.ru/12111975/> (дата обращения - 23.02.2020).

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения - 23.02.2020).
6. Бадагуев, Б.Т. Эксплуатация транспортных средств (организация и безопасность движения): Практическое пособие М.: Альфа-Пресс, 2017. — 240 с.
7. Бершадский, В.Ф. Основы управления механическими транспортными средствами и безопасность движения: Учебник / М.: Амалфея, 2018. — 458 с.
8. Блинкин, М.Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институты / М.: ИД ВШЭ, 2018. — 240 с.
9. Горев А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: Учебное пособие для студентов высших учебных заведений / М.: ИЦ Академия, 2018. — 256 с.
10. Рарог А.И. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / М.: Проспект, 2010. - 568 с.
11. Чекалин А.А. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / М.: Юрайт, 2012. - 692 с.
12. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://sudact.ru/law/postanovlenie-plenuma-verkhovnogo-suda-rf-ot-09122008/> (дата обращения - 23.02.2020).
13. Приговор № 1-33/2018-161 от 10 января 2019 года по делу № 1-33/2019-161. Мировой судья. Судебный участок №161 Санкт-Петербурга. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://mirsud.spb.ru> (дата обращения – 05.02.2020).
14. Администрация Санкт-Петербурга. Официальный сайт. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.gov.spb.ru> (дата обращения – 05.02.2020).
15. Госавтоинспекция. Официальный сайт. <https://гибдд.рф> [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://гибдд.рф> (дата обращения – 05.02.2020).
16. Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт. http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/ [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/ (дата обращения – 05.02.2020).