

Научная статья

УДК 342.951

DOI 10.35854/2219-6242-2024-4-582-588

Юридическая ответственность и меры по профилактике административных правонарушений в случаях управления транспортным средством в состоянии опьянения

Андрей Геннадьевич Гункин

Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики,
Санкт-Петербург, Россия, AGunkin2006@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены актуальные проблемы профилактики противоправных посягательств, защиты личности и общества, повышения уровня правовой грамотности и развития правосознания граждан, в том числе водителей, предупреждения рецидива правонарушений в ситуациях, связанных с управлением транспортом на дорогах России. Проанализированы статистические данные о количестве погибших и раненых в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения, судебная статистика. Освещен позитивный опыт профилактики правонарушений в европейских странах, в которых вместе с «традиционными» мерами ответственности для исправления водителей, употребляющих алкоголь за рулем, применяются специальные образовательные и реабилитационные программы. Автором предложено рассмотреть возможность совершенствования законодательства Российской Федерации (РФ) в аспекте применения «нерепрессивных» мер по профилактике административных правонарушений посредством использования различных административных инструментов (регулятивных, информационных, финансовых и др.), формирования правовой культуры у водителей с девиантным поведением.

Ключевые слова: юридическая ответственность, административная ответственность, меры по профилактике, административные правонарушения, управление транспортным средством в состоянии опьянения, безопасность дорожного движения

Для цитирования: Гункин А. Г. Юридическая ответственность и меры по профилактике административных правонарушений в случаях управления транспортным средством в состоянии опьянения // Социология и право. 2024. Т. 16. № 4. С. 582–588. <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2024-4-582-588>

Original article

Legal liability and measures to prevent administrative infractions related to driving under influence

Andrei G. Gunkin

St. Petersburg University of Management Technologies and Economics, St. Petersburg,
Russia, AGunkin2006@yandex.ru

Abstract. The article discusses current problems of preventing illegal infringements, protecting individuals and society, increasing legal literacy, and developing legal awareness among citizens, including drivers. It focuses on measures to prevent repeated offences related to driving on Russian roads. Statistical data on deaths and injuries in accidents involving

intoxicated drivers, and judicial statistics are analyzed. The article highlights effective preventive practices in European countries, where special educational and rehabilitation programs supplement traditional measures of responsibility for correction of drivers who consume alcohol while driving. The author proposes improving Russian legislation by applying non-repressive measures to prevent administrative infractions. This can be achieved through various administrative instruments (regulatory, informational, financial, etc.), along with fostering a legal culture among drivers with deviant behavior.

Keywords: legal liability, administrative liability, preventive measures, administrative infractions, driving under influence, road safety

For citation: Gunkin A.G. Legal liability and measures to prevent administrative infractions related to driving under influence. *Sociology and Law. 2024;16(4):582-588.* (In Russ.). <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2024-4-582-588>

Введение

Человек в процессе жизни приобретает базовые ценности (витальные, социальные, нравственные, правовые, эстетические и др.), а затем через свою деятельность транслирует личностные ценности, оказывая влияние на других людей и общество в целом. Вследствие такого взаимодействия в неоднородном, дифференцированном обществе, при разном восприятии социальных процессов, формируются сложные ценностные отношения.

Право — система, формирующая общество и определяющая принципы взаимодействия людей и их объединений с органами государственной власти и управления, выступающая средством поддержания стабильности и жизнедеятельности, гарантом упорядоченности социальных связей. При этом право должно быть признано, нормативно конкретизировано и защищено государством.

Жизнь, здоровье и безопасность человека относятся к базовым витальным ценностям в современном обществе. Поэтому управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения представляет повышенную общественную опасность, поскольку под влиянием алкоголя или наркотиков снижается реакция, возникают излишняя самоуверенность и пренебрежительное отношение к безопасности дорожного движения. Девиантному поведению также способствуют негативные качества личности: высокая агрессивность, вспыльчивость, алкоголизм, мании и др. Для защиты общества от водителей-правонарушителей, носителей «опасного состояния личности», предлагается не только усиливать репрессивные меры ответственности, а широко использовать превентивные меры социальной защиты (медицинского характера, воспитательного воздействия).

Материалы и методы

В исследовании нами применены общенаучные (анализа, синтеза, индукции, дедукции и обобщения), и специальные методы (формально-юридический, юридического конструирования и технико-юридического анализа, сравнительный, системный и статистический). Нормативной базой исследования является административное законодательство РФ. Работа основана на современном российском законодательстве, материалах научных публикаций, административной и судебной практике, статистических сведениях в сфере безопасности дорожного движения.

Среди основных проблем рассмотрены вопросы о мерах по профилактике административных правонарушений, совершаемых с участием водителей, употребляющих алкоголь за рулем.

Результаты

В соответствии с ч. 1 ст. 12.8 Кодекса РФ об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) водитель, управляющий автомобилем в состоянии опьянения, должен быть привлечен к административной ответственности и подвергнут наказанию в виде «штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет» [1].

Статистические показатели за восемь лет позволяют увидеть тенденцию увеличения тяжести последствий в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) с водителями в алкогольном опьянении, что косвенно подтверждает необходимость не только применять ответственность, но и воздействовать административно-правовыми мерами профилактического характера. Федеральным законом от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в РФ» дано легальное определение понятия профилактики правонарушений: «совокупность мер социального, правового, организационного, информационного и иного характера, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также на оказание воспитательного воздействия на лиц в целях недопущения совершения правонарушений или антиобщественного поведения» [2].

Одной из форм профилактического воздействия служит ресоциализация, которая определена законом как «комплекс мер социально-экономического, педагогического, правового характера, осуществляемых субъектами профилактики правонарушений в соответствии с их компетенцией и лицами, участвующими в профилактике правонарушений, в целях реинтеграции в общество лиц, отбывших уголовное наказание в виде лишения свободы и (или) подвергшихся иным мерам уголовно-правового характера» [2]. Профилактику правонарушений возможно осуществлять не только силами государственных органов (субъектов профилактики правонарушений), но с помощью различных институтов гражданского общества (граждан, общественных объединений и иных организаций), способствуя правовому просвещению граждан. Для изменения поведения водителей с девиантным поведением также можно разработать и применить на практике соответствующие образовательные (реабилитационные) программы по их социализации.

Обсуждение

Согласно статистике, каждое десятое ДТП произошло с участием водителей с признаками опьянения (по итогам девяти месяцев 2023 г.). Водители с признаками опьянения признаны виновными в 90 % ДТП, в которых участвовали. Согласно статистическим данным в сфере безопасности дорожного движения, в России постоянно растет показатель тяжести последствий ДТП с участием пьяных водителей, как следует из таблицы 1.

Удельный вес количества погибших составил 92,3 %, раненых — 92,7 % от общего количества погибших и раненых в таких происшествиях [3].

В профильных учебных пособиях понятие «административная ответственность» определено как «вид юридической ответственности, который выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему правонарушение» [4]. Административное наказание — это правовая реакция со стороны общества и государства, призванных сдерживать повышение количества нарушений,

Сравнительный анализ
Table 1. Comparative analysis

Год	Кол-во ДТП	Кол-во погибших, чел.	Кол-во раненых, чел.	Показатель тяжести последствий, %
2015	21 027	4 231	29 013	12,7
2016	21 093	5 038	28 984	14,8
2017	20 247	4 815	27 650	14,8
2018	20 140	4 786	27 617	14,8
2019	19 338	4 465	26 658	14,3
2020	18 582	4 438	24 809	15,2
2021	15 719	3 866	20 796	15,7
2022	14 428	3 560	18 803	15,9

Источник: [3].

создавать предупредительный эффект для других участников дорожного движения, реализовать принципы справедливости и соразмерности административной ответственности. А. В. Кирин пишет: «Таким образом, важнейшей содержательной составляющей механизма реализации административной ответственности в правовом государстве являются исполнительно-охранительная и предупредительно-воспитательная задачи деятельности органов исполнительной власти в административно-деликтной сфере, а не принуждающе карательная функция, заимствованная из арсенала преимущественно уголовно-правовых средств судебной власти, защита законного порядка и прав граждан, а не защита государственной власти от граждан, что в значительное мере было характерно для царской и советской России» [5].

В свою очередь, данные судебной статистики свидетельствуют об уменьшении количества рассмотренных административных дел по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ (по количеству лиц): в 2015 г. — 508 421 дел, в 2016 г. — 409 294 дел, в 2017 г. — 369 904 дел, в 2018 г. — 320 921 дел, в 2019 г. — 236 064 дел, в 2020 г. — 229 463 дел, в 2021 г. — 221 248 дел, а в 2022 г. — 220 556 дел [6]. Федеральным законодательством предусмотрен ряд мер по противодействию правонарушениям, связанным с запретом на управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и ужесточением санкций за их несоблюдение. А. А. Иванов утверждает следующее: «Мера ответственности должна быть соразмерна тяжести совершенного правонарушения и особенностям личности виновного. Но для индивидуализации ответственности должны быть необходимые предпосылки в виде законодательного закрепления возможностей дифференциации ответственности» [7].

Принцип индивидуализации позволяет выбрать меру юридической ответственности, необходимую и достаточную для исправления правонарушителя, предполагает воздействие на сознание (ценностные установки) личности, чтобы карательные и воспитательные элементы государственного порицания обеспечивали воздержание от совершения правонарушений в будущем. Однако А. В. Шкеля считает, что «...ответственность водителей за управление автотранспортными средствами в состоянии опьянения не соответствует европейским стандартам, решение данной проблемы требует расширения и усиления мер юридической

ответственности. Также необходима активизация работы по профилактике фактов управления автотранспортными средствами водителями в состоянии опьянения и обеспечения реализации принципа неотвратимости наказания для правонарушителей» [8].

В настоящее время наблюдается определенный «кризис наказания», поскольку усиление мер ответственности не приводит к ожидаемым результатам в виде исправления правонарушителей, воздержания от рецидива или предупреждения совершения правонарушений другими лицами. Для достижения результата ученые-цивилисты предлагают обратить внимание на профилактику правонарушений, повышение правовой культуры, стимулирование интереса к моральной проблематике, являющейся традиционной частью российского менталитета.

Может быть, сегодня пришло время рассмотреть иные способы влияния и исправления нарушителей? Почему институты гражданского общества (рабочие коллективы, образовательные организации, молодежные движения и др.) не принимают активного участия в изменении поведения и позитивном влиянии на поведение водителей-нарушителей? В экономической науке рассмотрена проблема совместного коллективного действия людей, которая заключается в эгоизме каждого из членов общества при расчете своих «расходов». В связи с чем часть индивидуумов игнорирует общую цель, рассчитывая получить все без усилий и затрат со своей стороны («эффект безбилетника»).

Во многих европейских странах управление транспортным средством водителями в состоянии опьянения также является проблемой. Однако, наряду с «традиционными» мерами юридической ответственности (административной и уголовной), в европейских странах дополнительно используют профилактические образовательные и реабилитационные программы: для возврата прав водители-нарушители повторно проходят теоретическую и практическую подготовку, сдают экзамены, а затем для установления причин совершения правонарушений проходят психологическое консультирование, обучаются на специальных курсах реабилитации, адаптированных к конкретному индивидууму.

По результатам проведенных во Франции исследований социодемографической статистики водители-нарушители по психологическим профилям были разделены на четыре группы: невнимательные, рискованные, асоциальные и ограниченно годные. Научным путем доказана неэффективность применения исключительно уголовной и административной ответственности и наоборот: указано на позитивное влияние, с изменением поведения водителей-нарушителей после соответствующих образовательных и реабилитационных интервенций [9; 10].

Выводы

С учетом вышеизложенного можно предположить, что использование только административно-репрессивной модели в борьбе с антиобщественным поведением, в форме пьяного вождения автомобиля, не способствует правовой социализации граждан, конструирующих свое поведение на основе не только законодательства, но и культуры народа. Комплексный подход, наряду с увеличением финансового воздействия, должен применять достижения, методики и образовательные компоненты, положительно зарекомендовавшие себя в других странах, чтобы использовать их с учетом самобытности русской культуры, существующих архетипов, морально-этических, эстетических, исторических и других традиционных российских ценностей.

Профилактические меры могут оказать практическое содействие в защите жизни и здоровья человека как высших ценностей общества и правового госу-

дарства, снижении количества правонарушений, а также реинтеграции в общество лиц, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения, в том числе в состоянии опьянения. На наш взгляд, необходимо дополнить законодательство РФ по ресоциализации мерами образовательного и реабилитационного характера для водителей, употребляющих алкоголь за рулем.

Список источников

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: федер. закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (в ред. от 14 октября 2024 г.) // Гарант.ру: информ.-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/12125267/> (дата обращения: 14.10.2024).
2. Об основах системы профилактики правонарушений в РФ: федер. закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ (в ред. от 8 августа 2024 г.) // Гарант.ру: информ.-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/71428030/> (дата обращения: 14.10.2024). (In Russ.).
3. Показатели безопасности дорожного движения // ГИБДД России. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 11.04.2024).
4. *Россинский Б. В., Стариков Ю. Н.* Административное право: учебник. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Норма: Инфра-М, 2019. 640 с.
5. *Кирич А. В.* Административно-деликтное право: монография. М.: Изд-во НИ «ЕААН», 2015. 383 с.
6. Судебная статистика. Форма 1-АП // Судебный департамент при Верховном Суде РФ: офиц. сайт. URL: <http://cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 11.04.2024).
7. *Иванов А. А.* Принцип индивидуализации юридической ответственности: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1997. 226 с.
8. *Шкеля А. В.* Административная ответственность за управление автотранспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2017. 25 с.
9. *Бурцев А. А., Плотникова М. А.* Методология разработки образовательных и реабилитационных программ интервенций для водителей-нарушителей в европейских странах (обзор) // Медицина. 2023. № 4. С. 55–78. DOI: 10.29234/2308-9113-2023-11-4-55-78
10. *Головкин В. В., Иванова О. А.* К вопросу об административной ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения // Транспортное право. 2004. № 2. С. 43–48.

References

1. Code of the Russian Federation on administrative offenses. Federal Law of December 30, 2001 No. 195-FZ (as amended on October 14, 2024). Garant.ru. URL: <https://base.garant.ru/12125267/> (accessed on 14.10.2024). (In Russ.).
2. On the Fundamentals of the crime prevention system in the Russian Federation. Federal Law of June 23, 2016 No. 182-FZ (as amended on August 8, 2024). Garant.ru. URL: <https://base.garant.ru/71428030/> (accessed on 14.10.2024). (In Russ.).
3. Road safety indicators. State Traffic Inspectorate of Russia. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (accessed on 11.04.2024). (In Russ.).
4. Rossinskii B.V., Starilov Yu.N. Administrative law. 6th ed. Moscow: Norma; Infra-M; 2019. 640 p. (In Russ.).
5. Kirin A.V. Administrative and tort law. Moscow: Eurasian Academy of Administrative Sciences; 2015. 383 p. (In Russ.).
6. Judicial statistics. Form 1-AP. Official website of the Judicial Department under the Supreme Court of the Russian Federation. URL: <http://cdep.ru/index.php?id=79> (accessed on 11.04.2024). (In Russ.).
7. Ivanov A.A. The principle of individualization of legal liability. Cand. legal sci. diss. Moscow: Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia; 1997. 226 p. (In Russ.).
8. Shkelya A.V. Administrative liability for driving vehicles by persons in a state of intoxication. Cand. legal sci. diss. Synopsis. Krasnodar: Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation; 2018. 25 p. (In Russ.).

9. Burtsev A.A., Plotnikova M.A. Methodology for developing educational and rehabilitation programs for offending drivers in European countries (review of literature). *Meditisina*. 2023;11(4):55-78. (In Russ.). DOI: 10.29234/2308-9113-2023-11-4-55-78
10. Golovko V.V., Ivanova O.A. On the issue of administrative liability for driving a vehicle by a driver in a state of alcoholic intoxication. *Transportnoe pravo = Transportation Law*. 2004;(2):43-48. (In Russ.).

Информация об авторе

А. Г. Гункин — аспирант кафедры уголовного права и процесса; 190020, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а.

Information about the author

A. G. Gunkin — postgraduate student at the Department of Criminal Law and Process; 44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg, 190020, Russia.

Конфликт интересов: автор декларирует отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the author declares no conflict of interest related to the publication of this article.

Статья поступила в редакцию 21.10.2024; одобрена после рецензирования 26.11.2024; принята к публикации 17.12.2024.

The article was submitted 21.10.2024; approved after reviewing 26.11.2024; accepted for publication 17.12.2024.