

Научная статья

УДК 342.951:656.1

DOI: 10.35854/2219-6242-2025-2-281-287

Административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения в России и зарубежных странах

**Мария Анатольевна Сырова^{1✉}, Владимир Юрьевич Павлов²,
Михаил Юрьевич Павлик³**

^{1, 2, 3} Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики,
Санкт-Петербург, Россия

¹ miss.syrova@mail.ru✉, <https://orcid.org/0009-0004-0163-5208>

² advokot@me.com

³ pavlik-mu@mail.ru

Аннотация. В статье проведен анализ правовых механизмов привлечения к административной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения на примере Российской Федерации (РФ) и ряда зарубежных государств. Рассмотрены положения Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ), практика применения предусмотренных санкций, а также последствия подобных нарушений как для отдельных водителей, так и для общества в целом. Особое внимание уделено мерам профилактики, анализу судебной практики, проблемам правоприменения и зарубежному опыту регулирования аналогичных ситуаций.

Ключевые слова: административная ответственность, вождение в нетрезвом виде, КоАП РФ, правонарушение, санкции

Для цитирования: Сырова М. А., Павлов В. Ю., Павлик М. Ю. Административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения в России и зарубежных странах // Социология и право. 2025. Т. 17. № 2. С. 281–287. <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2025-2-281-287>

Original article

Administrative liability for driving a vehicle while intoxicated in Russia and other countries

Mariia A. Syrova^{1✉}, Vladimir Yu. Pavlov², Mikhail Yu. Pavlik³

^{1, 2, 3} St. Petersburg University of Management Technologies and Economics,
St. Petersburg, Russia

¹ miss.syrova@mail.ru✉, <https://orcid.org/0009-0004-0163-5208>

² advokot@me.com

³ pavlik-mu@mail.ru

Abstract. The article analyzes the legal mechanisms for imposition of administrative sanctions for driving vehicles while intoxicated, using the example of the Russian Federation (RF) and a number of other countries. The article examines the provisions of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses (CAO RF), the practice of applying the provided sanctions, as well as the consequences of such violations for both individual drivers and the society as a whole. Particular attention is paid to preventive measures, analysis of judicial practice, problems of law enforcement, and international experience in regulating similar situations.

Keywords: administrative liability, drunk driving, CAO RF, offense, sanctions

For citation: Syrova M.A., Pavlov V.Yu., Pavlik M.Yu. Administrative liability for driving a vehicle while intoxicated in Russia and other countries. *Sociology and Law*. 2025;17(2): 281-287. (In Russ.). <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2025-2-281-287>

Введение

Вопрос об управлении транспортными средствами в состоянии опьянения остается одним из наиболее острых при обеспечении безопасности на дорогах Российской Федерации (РФ). Подобные действия не только грубо нарушают установленные правила дорожного движения, но и создают значительную угрозу для жизни и здоровья участников дорожного движения. В ответ на это российское законодательство предусматривает жесткие меры административного воздействия, направленные на предотвращение и пресечение подобных правонарушений.

Актуальность темы статьи обусловлена необходимостью доработки и совершенствования административных мер, способствующих снижению количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП), вызванных употреблением алкоголя за рулем. Цель исследования — комплексный анализ действующих норм, сопоставление их с зарубежной практикой, а также выработка предложений по повышению действенности административной ответственности в рассматриваемой сфере.

Обзор научной литературы

В современной научной среде вопросам ответственности за нарушение правил дорожного движения, особенно в случаях управления транспортом в состоянии опьянения, уделено значительное внимание. Анализ публикаций показывает, что одной из главных проблем остаются недостаточная профилактика, неоднородность применения санкций на практике и необходимость ужесточения наказания для лиц, неоднократно нарушающих закон.

Важный аспект обсуждения — соотношение административной и уголовной ответственности за подобные деяния. В ряде публикаций сделан акцент на значимости комплексного подхода, который включает в себя не только законодательное регулирование, но и меры общественного воздействия, внедрение современных технических средств контроля. Изучение литературы позволяет выявить различные подходы к оценке эффективности применяемых мер административного воздействия и направлениям дальнейшего совершенствования законодательства. Особое внимание уделено вопросам профилактики и предупреждения исследуемого вида правонарушений.

Методы исследования

В ходе подготовки статьи применены методы сравнительно-правового анализа, систематизации действующих нормативных актов, а также изучения судебной практики и анализа статистических данных. Основу исследования составил анализ положений КоАП РФ, Уголовного кодекса РФ, а также судебных решений и официальной статистики, предоставленной правоохранительными органами.

Для сравнительного анализа изучены нормативные акты зарубежных государств, научные публикации и статистика, отражающая зарубежный опыт регулирования ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. В качестве источников использованы публикации, размещенные

в базах eLIBRARY.RU, библиотеки «КиберЛенинка», DissersCat, а также журнальные и диссертационные работы, посвященные вопросам административной ответственности за вождение в нетрезвом виде. Критический анализ каждого источника позволил сформировать целостное представление о проблематике.

Результаты и обсуждение

Автомобиль является источником повышенной опасности, и лицо, управляя им, должно проявлять максимальную осторожность и осмотрительность, безукоризненно соблюдать правила дорожного движения, поскольку в любой момент на дороге может возникнуть ситуация, требующая принятия мгновенного решения во избежание дорожно-транспортного происшествия [1, с. 197].

В настоящее время российское законодательство предусматривает административную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения и за передачу управления транспортом лицу, находящемуся в подобном состоянии. Основанием для привлечения к ответственности служит ст. 12.8 КоАП РФ. Кроме того, если водитель отказывается проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения, это тоже квалифицируют как административное правонарушение (ст. 12.26 КоАП РФ).

Если водитель отказывается проходить освидетельствование либо не согласен с результатами, или при отрицательном результате обнаружены признаки опьянения, водителя направляют на медицинское освидетельствование. Все основания для направления указывают в соответствующем протоколе. Нарушение установленного порядка направления на медицинское освидетельствование (например, если не предложено предварительное освидетельствование на алкогольное опьянение) считают процессуальным нарушением, за исключением ситуаций, если водитель находится в состоянии, требующем проведения специальных лабораторных исследований биоматериалов. Процессуальные нарушения при направлении на медицинское освидетельствование могут повлечь признание доказательств недопустимыми.

Отказ от прохождения медицинского освидетельствования, а также действия, препятствующие его проведению, образуют объективную сторону состава административного правонарушения с учетом ст. 12.26 КоАП РФ. Такой отказ должен быть отражен в протоколах и актах, оформляемых уполномоченными лицами.

Ответственность наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на литр крови [2, с. 80].

Химико-токсикологическое исследование биологических образцов служит частью медицинского освидетельствования, и его не рассматривают как отдельное административное расследование.

Таким образом, российская правоприменительная практика и законодательство предусматривают четко регламентированный порядок установления факта опьянения. Это направлено на обеспечение объективности и законности процедур, защиту прав всех участников административного процесса. Эффективность борьбы с нетрезвым вождением определена не только строгостью наказания, но и неотвратимостью ответственности, наличием профилактических мер.

Анализируя зарубежный опыт, можно заключить, что во многих странах управление транспортным средством в состоянии опьянения также признано

одним из наиболее опасных нарушений правил дорожного движения. Анализ приведенных законодательных подходов в противодействии правонарушениям, сопряженным с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, позволяет выделить общие черты в национальных правовых системах стран СНГ.

1. Во всех государствах впервые совершенный проступок, связанный с нахождением водителя под воздействием веществ, вызывающих опьянение, признан административным правонарушением.

2. В большинстве случаев кодексы об административных правонарушениях каждой из стран предусматривают назначение схожих наказаний: денежного штрафа и (или) лишение права управления транспортными средствами на определенный срок [3, с. 201].

В соответствии с Венской конвенцией о дорожном движении (1968) национальные законодательства должны устанавливать допустимый уровень содержания алкоголя в крови, а при необходимости — в выдыхаемом воздухе.

Часть 2 ст. 1.1 КоАП РФ гласит о том, что данный Кодекс основан на Конституции РФ, а также на общепризнанных принципах и нормах международного права и международных договорах России.

Среди стран дальнего зарубежья с самыми строгими наказаниями за езду на транспортных средствах в нетрезвом состоянии можно назвать Сингапур, где за это правонарушение предусмотрены как материальное воздействие, так и физическое. К физическим санкциям следует отнести тюремное заключение и такое своеобразное наказание, как удары палкой. Материальная санкция отождествляется в штрафе. Вместе с тем в Сингапуре водителю предоставляется возможность ездить безнаказанно с наличием в его организме до 0,8 промилле алкоголя, что можно определить как легкую степень опьянения [4, с. 25].

Рассмотрим подробнее действующие санкции по ст. 12.8 КоАП РФ. За управление транспортным средством в состоянии опьянения предусмотрены административный штраф в размере от 30 000 руб., административный арест до 15 суток либо обязательные работы на срок от 100 до 200 часов. При повторном совершении правонарушения штраф увеличивается до 50 000–100 000 руб., возможны и обязательные работы. С 2015 г. за повторное управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения предусмотрена уголовная ответственность по ст. 264.1 УК РФ. Уголовная ответственность наступает, если лицо ранее привлекалось к административной ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ или за невыполнение требования сотрудника ГИБДД о прохождении медицинского освидетельствования (ст. 12.26 КоАП РФ). Ужесточение ответственности за повторное нарушение стало важным шагом в борьбе с рецидивом.

Практика показывает, что применение административных санкций за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения направлено на снижение количества ДТП, связанных с употреблением алкоголя. Однако эффективность этих мер ограничена недостаточной профилактикой и контролем, возможностью избежать наказания. Среди проблем выделяют необходимость ужесточения ответственности для рецидивистов, совершенствования механизмов выявления и фиксации нарушений, усиления общественного контроля.

Административная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения — важнейший элемент обеспечения безопасности дорожного движения во многих странах мира. Несмотря на общую направленность на предупреждение и пресечение этого правонарушения, подходы к законодательному регулированию и мерам ответственности существенно различаются в зависимости от национального контекста. В большинстве зарубежных стран управление транспортным средством в состоянии опьянения в полной мере не за-

прещено, а допускается при условии, что содержание алкоголя в крови не превышает установленного законом порога. Такой количественный подход позволяет дифференцировать степень ответственности в зависимости от уровня опьянения. Например, в странах Европейского союза и США установлены допустимые нормы содержания алкоголя в крови: как правило, в пределах от 0,2 до 0,8 промилле. При их превышении наступает административная или уголовная ответственность.

В зарубежных странах меры административного воздействия за вождение в нетрезвом состоянии включают в себя штрафы, лишение права управления транспортом на определенный срок (от нескольких месяцев до нескольких лет), административный арест или обязательные работы. В ряде стран (например, Дании, Норвегии) повторное нарушение может привести к пожизненному лишению водительских прав. Повторные случаи управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, как правило, влекут ужесточение наказания, вплоть до уголовной ответственности.

В зарубежной практике значительное внимание уделено не только санкциям, но и профилактическим мерам: информированию населения, внедрению технических средств контроля (алкотестеров, системы блокировки запуска двигателя при обнаружении алкоголя), а также реабилитационным программам для нарушителей. Вместе с тем существуют сложности, связанные с определением состояния опьянения, необходимостью соблюдения баланса между строгостью наказаний и защитой прав граждан. Наиболее жесткие меры применяют в странах с высоким уровнем опасности подобных правонарушений: Саудовской Аравии, Сингапуре, Японии, Китае, Австралии. В российском законодательстве управление транспортным средством в состоянии опьянения запрещено, а санкции предусматривают значительные штрафы и лишение права управления на срок от полутора до двух лет и более. За повторные нарушения наступает уголовная ответственность. В зарубежных странах, напротив, допустим определенный уровень алкоголя в крови, что отличает их подход от абсолютного запрета, действующего в России.

Одной из наиболее значимых проблем остаются высокая латентность данного вида правонарушений и сложность выявления лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения.

Выводы

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений в деятельности любого государства. Российским законодателем предусмотрены различные меры по защите общественных отношений, обеспечивающих безопасность участников дорожного движения [5, с. 342].

В результате проведенного анализа можно сделать вывод о том, что эффективное противодействие управлению транспортными средствами в состоянии опьянения требует комплексного подхода, сочетающего строгость и неотвратимость наказания с профилактическими и образовательными мерами. Российский опыт, основанный на абсолютном запрете и жестких санкциях, имеет свои преимущества, однако нуждается в дальнейшем совершенствовании процедур выявления и фиксации нарушений, расширении профилактической работы. Зарубежные практики, предусматривающие дифференцированный подход к определению степени ответственности, могут быть полезны для адаптации отдельных элементов в российском законодательстве с целью повышения его эффективности.

Список источников

1. *Василевич С. Г.* Управление транспортным средством в состоянии опьянения как основание юридической ответственности по белорусскому и российскому законодательству // Вестник Московского университета МВД России. 2021. № 5. С. 196–200. DOI: 10.24412/2073-0454-2021-5-196-200
2. *Залян К. В.* Ужесточение наказания за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2023. № 4-2. С. 80–82. DOI: 10.24412/2500-1000-2023-4-2-80-82
3. *Румянцев Н. В., Шамсунов С. Х., Журавлев В. В.* Правовые и организационные аспекты административной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения в законодательстве стран СНГ: сравнительно-правовой анализ // Юрист-Правоведъ. 2020. № 1. С. 198–202.
4. *Ленский В. М., Кочкарев А. И.* Проблемные вопросы профилактики употребления спиртных напитков лицами, управляющими транспортными средствами // Legal Bulletin. 2023. Т. 8. № 4. С. 20–29.
5. *Павлик А. М.* Ответственность за нарушение правил дорожного движения в российском и зарубежном уголовном законодательстве: сравнительно-правовой аспект // Ленинградский юридический журнал. 2025. № 1. С. 340–359. DOI: 10.35231/18136230_2025_1_340

References

1. Vasilevich S.G. Driving a vehicle in a state of drinking as a basis of legal responsibility under Belarusian and Russian legislation. *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii = Vestnik of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2021;(5): 196-200. (In Russ.). DOI: 10.24412/2073-0454-2021-5-196-200
2. Zalyan K.V. Tougher penalties for driving under the influence of alcohol. *Mezhdunarodnyi zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk = International Journal of Humanities and Natural Sciences*. 2023;(4-2):80-82. (In Russ.). DOI: 10.24412/2500-1000-2023-4-2-80-82
3. Rumyantsev N.V., Shamsunov S.Kh., Zhuravlev V.V. Legal and organizational aspects of the administrative responsibilities for driving while intoxicated in the legislation of the CIS countries: Comparative legal analysis. *Yurist-Pravoved*. 2020;(1):198-202. (In Russ.).
4. Lensky V.M., Kochkarev A.I. Problematic issues of prevention of alcohol consumption by persons driving vehicles. *Legal Bulletin*. 2023;(4):20-29. (In Russ.).
5. Pavlik A.M. Responsibility for traffic violations in Russian and foreign criminal legislation: A comparative legal aspect. *Leningradskii yuridicheskii zhurnal = Leningrad Law Journal*. 2025;(1):340-359. (In Russ.). DOI: 10.35231/18136230_2025_1_340

Информация об авторах

М. А. Сырова — преподаватель кафедры уголовного права и процесса; 190020, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а;

В. Ю. Павлов — аспирант; 190020, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а;

М. Ю. Павлик — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры уголовного права и процесса; 190020, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а.

Information about the authors

M. A. Syrova — lecturer at the Department of Criminal Law and Procedure; 44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190020, Russia;

V. Yu. Pavlov — postgraduate student; 44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190020, Russia;

M. Yu. Pavlik — Doctor of Law, Professor, Professor at the Department of Criminal Law and Procedure; 44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190020, Russia.

Конфликт интересов: авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the authors declare no conflict of interest related to the publication of this article.

Статья поступила в редакцию 24.04.2025; одобрена после рецензирования 23.05.2025; принята к публикации 20.06.2025.

The article was submitted 24.04.2025; approved after reviewing 23.05.2025; accepted for publication 20.06.2025.