



ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ УПРАВЛЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ

В. И. Майоров¹, Е. Ю. Липатов², С. В. Ганзин³
1955715@rambler.ru, elpat@vstu.ru, ganzin_fat@mail.ru

¹*Тюменский государственный университет,*
^{2,3}*Волгоградский государственный технический университет*
РОССИЯ

Ключевые слова: *водитель, автомобиль, профилактика, правонарушение, классификация, наказание, общественное здоровье, алкоголь, алкозамок.*

Аннотация: *Мировое сообщество накопило большой исследовательский материал и практический опыт противодействия алкогольному вождению, часть которого незаслуженно не используется в Российской Федерации. Во-первых, в России не развито воздействие на общественное сознание, без которого невозможно эффективное применение других методов профилактики. Во-вторых, эффект от наказаний за управление транспортным средством (ТС) в состоянии алкогольного опьянения ослабляется отсутствием ощущения их неотвратимости. Противодействие этому могли бы создать массированные проверки водителей на трезвость и незамедлительное применение административных санкций. В-третьих, некоторые эффективные наказания совсем не применяются. К ним относятся: запрет эксплуатации ТС, принадлежащего нарушителю; задержание ТС на срок до 90 дней; направление лиц, лишенных права управления ТС, на принудительное прохождение программы перевоспитания. В-четвертых, отсутствует дифференциация административных наказаний в зависимости от степени опасности правонарушения, что снижает общественную поддержку. В случае алкогольного вождения степень опасности определяется в первую очередь концентрацией алкоголя в крови, и только во вторую – признаком повторности и наличием последствий в виде дорожно-транспортного происшествия. В-пятых, алкозамки используются недостаточно широко. Они эффективны и как средство воздействия на общественное здоровье и как средство специальной профилактики. В то же время, ряд мер (например, конфискация ТС или тюремное заключение) зарекомендовали себя как неэффективные и могут не рассматриваться как средство профилактики в России.*

«Большинство отечественных работ по тематике безопасности дорожного движения страдает полным отсутствием ссылок на работы зарубежных авторов, хотя таких работ достаточно. Это характеризует разработку проблемы безопасности в сфере дорожного движения не с самой лучшей стороны». [3, с. 48]

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является одной из распространенных причин дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Ежегодно в мире в ДТП погибает почти 1,2 млн. чел. От 20 до 50 млн. чел. получают телесные повреждения, многие из этих людей остаются инвалидами на всю жизнь. Во всем мире ДТП признаны одной из глобальных угроз стабильному развитию, в связи с чем, Организация Объединенных Наций провозгласила 2011–2020 годы "Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения". Одной из целей Десятилетия является сокращение ДТП и травматизма, связанных с употреблением алкоголя [1]. Несмотря на значительное улучшение соответствующих статистических показателей, достигнутое в Российской Федерации за последние 15 лет, ежегодно на дорогах России по вине пьяных водителей продолжают погибать около 2 тыс. человек и еще около 18 тыс. получают ранения. Только за 2015 г. число погибших и раненых по этой причине составило 2829 и 17616 человек, соответственно [4]. Для снижения числа человеческих жертв и экономического ущерба от вождения в нетрезвом виде необходимо совершенствование российской системы профилактики правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами (ТС) в состоянии алкогольного опьянения.

Согласно Проекту Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» профилактика правонарушений – это "меры, ... направленные на устранение причин и условий совершения правонарушений, а также на обеспечение предупредительного воздействия на лиц с антиобщественным поведением" [5]. Данное определение недостаточно полное и является, как и сам законопроект, предметом научной полемики. Кроме того, в криминологической литературе сам термин "профилактика" трактуется не всегда однозначно. В этой связи считаем целесообразно в отношении водителей, управляющих ТС в состоянии алкогольного опьянения, профилактику осуществлять путем удержания нетрезвых водителей от поездок всеми допустимыми методами, классификация которых рассматривается ниже: общественное здоровье, отрицательная мотивация, создание условий, затрудняющих совершение правонарушений.

1. Общественное здоровье состоит в отсутствии злоупотреблений алкоголем среди как можно больших слоев населения, в том числе, среди водителей. Его поддержание является не только самостоятельным методом профилактики, но и почвой, абсолютно необходимой для успеха всех остальных методов. Предотвращение чрезмерного употребления алкоголя начинается с *наличия знаний* об особенностях его воздействия на организм и, в частности, на снижение способности управлять транспортным средством. *Социальная реклама жизненной активности, несовместимой с алкоголем*, например: спорт, художественное творчество, общественная работа. Как подтверждение эффективности этих мер можно привести опыт послевоенной Швейцарии, где целенаправленная культивация занятий горными лыжами решила проблему возрастающего пьянства среди населения [11]. Наиболее эффективными антиалкогольными мерами являются «правовые и экономические»: повышение минимального возраста, начиная с которого допустимо приобретение алкогольной продукции, повышение налогов и цен на алкоголь, ограничение количества пунктов реализации алкогольной продукции и др. Заслуживает внимания правовой опыт США и других стран, связанный с юридической *ответственностью питейных заведений* и ресторанов за ущерб, причиненный их клиентами третьим лицам. Сертификация по программе "ответственного поведения" является обязательной для всех питейных заведений и ресторанов [13], (не имеют права отпускать алкоголь несовершеннолетним, а также лицам, уже находящимся в состоянии опьянения). Если нарушение этого запрета приведет к ущербу для жизни, здоровья или имущества третьих лиц (в том числе, в результате ДТП, совершенного в состоянии опьянения), то пострадавшие могут требовать от заведения возмещения этого ущерба. Общественное восприятие алкоголя как источника возможной опасно-

сти, соединенное с законодательным *ограничением на его рекламу*, побуждает за рубежом многие компании-производители алкогольной продукции выступать в роли спонсора различных спортивных мероприятий, пропагандирующих здоровый образ жизни.

2.Отрицательная мотивация традиционно является одним из самых распространенных способов профилактики. Она состоит в формировании необходимых побуждений путем доведения до сознания возможных неприятных последствий, под которыми подразумеваются правовые последствия, а именно – неотвратимое наказание. Эффективность различных видов наказания зависит не только от мер, обеспечивающих неотвратимость наказания, но и от конкретности формулировки норм в самом законе и от степени их суровости [2]. С одной стороны, более суровое наказание сильнее удерживает от совершения новых правонарушений как широкие слои населения, так и лиц, к которым оно применено (индивидуальное сдерживание). Но, с другой стороны, чрезмерно суровые наказания могут привести к снижению их общественной поддержки и увеличению так называемой "оппозиции законодательству", то есть лиц, целенаправленно пренебрегающих нормами права, что приведет к снижению профилактического эффекта [7].

Соразмерность наказаний за управление транспортным средством в состоянии опьянения достигается их зависимостью, в первую очередь – от уровня содержания алкоголя в крови (УСАК), во вторую – от количества предшествующих правонарушений (степени рецидивизма), в третью – от последствий алкогольного вождения в виде ДТП и их тяжести. В ряде стран высокий УСАК (более 1,0...1,5 мг/мл, в зависимости от страны) приравнивается при назначении наказания к повторному нарушению. Использование в качестве основного показателя тяжести правонарушения именно степени опьянения, а не последствий ДТП, вполне оправдано, так как противоправным действием является сам факт управления ТС в нетрезвом виде, а степень его опасности определяется, в первую очередь, УСАК [9,10,12].

Анализ мировой практики выявляет наибольшую эффективность различных видов наказаний. Наиболее эффективным для профилактики нетрезвого вождения является *лишение права управления ТС*, соединенное с массированными проверками (случайными и избирательными) трезвости водителей, незамедлительным применением этой меры и осведомленностью общества об этом. Согласно рекомендациям, разработанным международными экспертами, каждая страна должна стремиться к проверке хотя бы каждого третьего водителя в течение года. **Незамедлительность применения наказания, как, например, в Австралии**, в виде лишения права управления ТС выражается в том, что оно может быть применено дорожной полицией непосредственно в момент задержания пьяного водителя, не дожидаясь решения суда. Исследования, проведенные в США, также показали высокую эффективность этой правовой нормы. Например, в штате Калифорния число ДТП по вине нетрезвых водителей снизилось после введения соответствующего закона на 30 %, а число задержанных за управление в состоянии опьянения – на 24 % [9]. Сдерживающий эффект **наказания в виде штрафа** достигается, в основном, при превышении его размером величины среднемесячного дохода большей части населения. В Японии такая мера наказания с одновременным снижением допустимого УСАК с 0,5 до 0,3 мг/мл, привели к снижению на 38 % числа ДТП, совершенных в состоянии опьянения [12]. **Наказание в виде лишения свободы** применяется в мировой практике не только за ДТП с тяжелыми последствиями, но и за систематическое (от двух и более раз) и грубое (УСАК > 1,0...1,5 мг/мл) нарушение запрета на управление ТС в состоянии алкогольного опьянения. В этих случаях оно, безусловно, необходимо как справедливое возмездие за пренебрежение нормами права

и за вред, причиненный жизни и здоровью [9]. Эффективность *программ обучения и перевоспитания водителей в США*, задержанных за управление ТС в состоянии опьянения, свидетельствуют, что в индивидуальной профилактике хороший эффект дает сочетание лишения права управления ТС с прохождением обязательного антиалкогольного обучения и социально-психологической поддержкой (7 %) . Но одно только обучение, без лишения права управления, неэффективно [8, 9]. **Требование полностью воздерживаться от алкоголя** может предъявляться в качестве наказания к "проблемно пьющим" водителям. Контроль соблюдения этого требования осуществляется путем принудительного мониторинга потребления алкоголя с помощью специальных технических средств (браслетов, анализирующих состав пота, или алкотестеров с функцией видеофиксации). **Запрет эксплуатации ТС**, осуществляемый путем изъятия знака государственной регистрации ТС, а также использование **специального номерного знака** (например, окрашенного в другой цвет) повышает заметность для полиции ТС, которое ранее управлялось водителем в состоянии опьянения, что снижают рецидивизм до 50 % [9, 16].

3. Затрудняет использование транспортного средства нетрезвым водителем применение профилактических методов, объектом которых являются, в первую очередь, ТС. Помимо описанных действий с номерными знаками к этим методам относятся: **задержание, иммобилизация и конфискация ТС, а также установка алкозамка**. Ряд водителей, лишенных права управления ТС, продолжают водить нелегально, чем создают определенную угрозу безопасности дорожного движения. **Задержание транспортного средства** заключается в его перемещении на специализированную стоянку на определенный срок, который составляет от 24 часов до 90 дней, в зависимости от страны и тяжести правонарушения. При этом расходы на перемещение и содержание ТС на стоянке оплачивает его владелец. Эта мера эффективно предотвращает управление ТС в состоянии опьянения, как во время ее применения, так и после. После введения данного вида административного наказания в Новой Зеландии число выявленных случаев управления ТС лицами, лишенными этого права, снизилось 30%. Примерно, на столько же, уменьшилось число ДТП со смертельным исходом, совершенных водителями в период лишения права управления [16]. **Иммобилизация ТС** является менее дорогой альтернативой его задержанию и осуществляется путем установки механических блокираторов на колесо или на руль автомобиля, но имеет примерно такую же эффективность в снижении алкогольного вождения, как и его задержание. **Конфискация транспортного средства** как орудия совершения правонарушения применяется сравнительно редко, но также имеет эффективность, сопоставимую с задержанием ТС, проблема в том, что она не находит поддержки среди населения [9, 16].

Установка алкозамка считается одним из наиболее перспективных мероприятий, затрудняющих использование ТС нетрезвым водителем. Технологии, применяемые для распознавания опьянения водителя, различны. С точки зрения точности, надежности, защиты от обхода и экономической доступности наиболее пригодными для массового использования являются приборы, определяющие концентрацию алкоголя в воздухе, выдыхаемом водителем внутрь устройства. Именно их, как правило, называют алкозамками или алкогольными блокираторами (полное название – "прибор блокировки зажигания по алкоголю в выдохе" [15]. Алкогольные блокираторы более 15 лет широко используются в США, Канаде и Австралии. Многочисленные исследования доказывают эффективность использования этой меры. Во-первых, установка алкозамка снижает количество случаев управления ТС в состоянии опьянения. В частности, в США их число среди нарушителей, установивших алкозамки на свое ТС, примерно на 65 % меньше, чем среди не установивших. Во-вторых, широкое использование алко-

замков приводит к общему снижению злоупотреблений алкоголем [11]. В-третьих, алкозамки повышают результативность программ перевоспитания "проблемно пьющих" водителей за счет контроля их способности к самоконтролю по записям в регистраторе данных [9, 14, 16]. Однако профилактический эффект длится лишь до тех пор, пока прибор установлен в автомобиле

В мировой практике используется два подхода к внедрению алкозамков. Первый подход – предусматривает их установку на все транспортные средства, занимающиеся определенным видом перевозок. Например, в Швеции алкозамки устанавливаются на все ТС: управляемые водителями с небольшим опытом вождения, осуществляющие коммерческие перевозки, на школьные автобусы. Профилактический эффект достигается при этом, в первую очередь, за счет более ответственного отношения водителей к своей работе, то есть за счет воздействия на общественное здоровье [11]. Второй подход – состоит в установке алкогольных блокираторов на ТС, принадлежащие лицам, уличенным в алкогольном вождении, то есть в использовании их только как средства специальной профилактики. В частности, в 2012 г. в США использовалось около 250 тыс. алкозамков (на 1,4 млн. арестов за управление в состоянии опьянения ежегодно [8, 9]).

Простое сравнение мирового опыта с российской действительностью показывает, что некоторые способы профилактики алкогольного вождения, хорошо зарекомендовавшие себя в других странах, в России не используются. К ним относятся: целенаправленное формирование общественного восприятия опьянения как опасного состояния; запрет эксплуатации ТС, принадлежащего нарушителю, на весь срок лишения права управления; незамедлительное изъятие водительского удостоверения в момент установления факта управления ТС в состоянии опьянения; задержание ТС на срок до 90 дней; направление лиц, лишенных права управления ТС, на принудительное прохождение программы перевоспитания; Несмотря на то, что опыт одних стран не всегда может быть успешно перенесен в другие, знание этого опыта совершенно необходимо для построения эффективной системы профилактики.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. [Электронный ресурс] / Всемирная организация здравоохранения. – 2011. – 30 с. – Режим доступа: http://www.who.int/entity/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_russian.pdf
- [2] Майоров, А. В. Понятие и структура системы противодействия преступности / А. В. Майоров // Правопорядок: история, теория, практика. – 2014. – Т.1. – № 1 (2). – С. 112-116.
- [3] Майоров, В. И. Государственно – правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы: монография. – М., 2010. 208 с.
- [4] Официальный веб-сайт Госавтоинспекции МВД России. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru>
- [5] Проект Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации. – 2013. – Режим доступа: <http://mvd.ru/document/991535>.
- [6] Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке / Европейская экономическая комиссия ООН. – Нью-Йорк и Женева : Организация Объединенных Наций, 2011. – Т. ЛП. – 148 с.

- [7] Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners / Global Road Safety Partnership. – Geneva: GRSP, 2007. – 149 p. – ISBN 978-2-940395-00-2.
- [8] Ditter, S. M. Effectiveness of Designated Driver Programs for Reducing Alcohol-Impaired Driving: A Systematic Review / Ditter, R. W. Elder, R. A. Shults, D. A. Sleet, R. Compton, J. L. Nichols // *American Journal of Preventive Medicine*. – 2005. – № 28(5S). – pp. 280-287.
- [9] Ferguson, S.A. Alcohol-Impaired Driving in the United States: Contributors to the Problem and Effective Countermeasures // *Traffic Injury Prevention*. – 2012. – Vol. 13:5. – pp. 427-441.
- [10] Kim, J. H. Drink driving in Hong Kong: the competing effects of random breath testing and alcohol tax reductions / J. H. Kim, A. H. Wong, W. B. Goggins, J. Lau, S M. Griffiths // *Addiction*. – 2013. – № 108. – p. 1217-1228.
- [11] Magnusson, P. Alcohol Interlock Systems in Sweden: 10 Years of Systematic Work / P. Magnusson, L. Jakobsson, S. Hultman // *American Journal of Preventive Medicine*. – 2011. – Vol. 40(3). – pp. 378-379.
- [12] Nagata, T. Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan / T. Nagata, S. Setoguchi, D. Hemenway, M. J. Perry // *Injury Prevention*. – 2008. – № 14. – pp. 19–23.
- [13] Rammohan, V. Effects of Dram Shop Liability and Enhanced Overservice Law Enforcement Initiatives on Excessive Alcohol Consumption and Related Harms: Two Community Guide Systematic Reviews / V. Rammohan, R. A. Hahn, R. Elder, R. Brewer, J. Fielding, T. S. Naimi, T. L. Toomey, S. K. Chattopadhyay, C. Zometa // *American Journal of Preventive Medicine*. – 2011. – Vol. 41(3). – pp. 334-343.
- [14] Road Traffic Accidents [Electronic resource] // UNECE Statistical Database. – 2014. – Mode of access: <http://w3.unece.org/pxweb/database/STAT/40-TRTRANS/01-TRACCIDENTS/?lang=1>
- [15] Roth, R. A note on the effectiveness of the house-arrest alternative for motivating DWI offenders to install ignition interlocks / R. Roth, P. R. Marques, R. B. Voas // *Journal of Safety Research*. – 2009. – Vol. 40. – pp. 437-441.
- [16] Vehicle Impoundment [Electronic resource] // Official web site of The Province of British Columbia. – 2014. – Mode of access: <http://www.pssg.gov.bc.ca/impoundment/>.

FOREIGN EXPERIENCE OF COUNTERMEASURES DRIVE A MOTOR VEHICLE WHILE INTOXICATED

Majorov V. I.¹, Lipatov E. Y.², Ganzin S. V.³
1955715@rambler.ru, elpat@vstu.ru, ganzin_fat@mail.ru

¹Tyumen State University, ^{2,3}Volgograd State Technical University
RUSSIA

Key words: alcohol, driver, vehicle, prevention, offence, classification, punishment, public health, alcolock.

Abstract. *Great research evidence and practical experience concerned with prevention of alcohol-impaired driving was gathered by world community. But this potential is partially not in use in Russian Federation without obvious reasons. Firstly, Russian system of anti-alcohol measures affecting public conscience lacks at least two branches, which is necessary for deployment of other policies. They are (1) dissemination of knowledge about all dangers of alcohol intoxication and (2) cultivation of human activity which is incompatible with alcohol consumption. These activities yield the best effect in the long term (in combination with other measures which have impact on public health). Secondly, effectiveness of penalties for driving while intoxicated (DWI) is weakened by lack of public perception that they are unavoidable. Massive driver sobriety tests, instant implementation of administrative sanctions and public awareness about it are the kind of law enforcement which can remedy this situation. Thirdly, some proven countermeasures aren't used in Russia at all. They are: license plate impoundment; vehicle impoundment; mandatory rehabilitation programs for DWI-offenders. Fourthly, there is no differentiation of punishments depending on blood alcohol concentration. This reduces the public support. Fifthly, the use of alcolocks is not sufficiently wide. Despite shortcomings of their operation they have proper impact on public health (through habituation of commercial vehicles drivers to sobriety and self-control) and efficiently prevent repeat offences as well (while installed on vehicles of convicted offenders). However, some measures (for example, jail or vehicle confiscation) are proved as inefficient. It is expedient not to consider them as the appropriate counter-measures.*