

УДК 347:963

Д. В. Жмуров

*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

ПРОФИЛАКТИКА УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ ЗА РУЛЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

АННОТАЦИЯ. В настоящей статье содержится подробное описание специально-криминологических мер, которые могут быть положены в основу системы профилактики неоднократного употребления алкоголя при управлении автотранспортными средствами. Это весьма распространенные и опасные деяния, которые настоятельно требуют разработки комплексной профилактической программы. О значимости борьбы с употреблением алкоголя за рулем свидетельствует факт отнесения этого деяния и к уголовной юрисдикции (начиная с 2014 г.). В статье подробно описан опыт государств, сталкивавшихся с этой проблемой и те способы ее минимизации, которые были использованы. Подробно обсуждаются вопросы ограничения прав собственника пользоваться, владеть и распоряжаться транспортным средством; введение subsidiarной административной ответственности водителя и пассажиров, как это предусмотрено в Японии. Кроме этого, рассмотрен вопрос назначения водителям, привлеченным по ст. 264.1 УК РФ, принудительного медицинского лечения от алкоголизма. Содержится подробное описание профилактических мер связанные с проведением широкой антиалкогольной кампании по обеспечению безопасности дорожного движения (опыт компании Uber, социальная реклама и т. д.).

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Уголовно-наказуемое управление автомобилем в нетрезвом состоянии, криминальная алкоголизация водителей автотранспортных средств.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 02 августа 2018 г.; дата принятия к печати 28 сентября 2018 г.; дата онлайн-размещения 25 октября 2018 г.

ФИНАНСИРОВАНИЕ. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 17-03-50123

D. V. Zhmurov

*Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation*

PREVENTION OF ALCOHOL CONSUMPTION WHEN DRIVING TRANSPORT VEHICLES

ABSTRACT. The article contains a detailed description of special-criminological measures that can be used as a basis for prevention of repeated alcohol use in driving practices. These are very common and dangerous acts which urgently require development of a comprehensive prevention program. The importance of fight against alcohol abuse when driving is evidenced by the fact of attributing this act to criminal jurisdiction (beginning from 2014). The article describes in detail the experience of the states that have encountered this problem and the ways of its minimization that have been used. It discusses in detail the issues of restricting the owner's rights to use, own and dispose of the transport vehicle, as well as introduction of subsidiary administrative liability of the driver and the passengers, as provided for in Japan. Besides, it examines the issue of assigning a compulsory medical treatment for alcoholism to the drivers involved under Art. 264.1 of the RF Criminal Code. The article contains a detailed description of the preventive measures associated with the implementation of a broad anti-alcohol campaign for road safety (Uber company's experience, social advertising, etc.).

KEYWORDS. Criminally punished drunk driving, criminal alcoholization of wheeled transport drivers.

© Д. В. Жмуров, 2018

Baikal Research Journal

электронный научный журнал Байкальского государственного университета

ARTICLE INFO. Received August 02, 2018; accepted September 28, 2018; available online October 25, 2018.

FUNDING. The work is done with financial support from the Federal State Budgetary Institution “Russian Fund of Fundamental Research” for implementing the scientific project № 17-03-50123.

Проблема нетрезвого вождения актуальна во многих странах, даже тех, где уровень правосознания и правопослушного поведения традиционно высок. Например, в благополучной Японии пьяный водитель может быть лишен свободы на срок до 5 лет. Кроме того, будут оштрафованы и пассажиры, севшие с ним в один автомобиль. Каждый из тех, кто достиг 20 лет, обязан будет заплатить приблизительно 3000 долларов за проявленное легкомыслие. При этом исключение не делается даже для пассажиров маршрутных и туристических автобусов [1].

В разных странах практика решения проблемы нетрезвого вождения имеет свои особенности. Изученный опыт отечественного и зарубежного правоприменения позволил обрисовать контуры системы предупреждения пьянства за рулем.

Традиционно в криминологии выделяют *общее* (общесоциальное) и *специальное* предупреждение.

На тему *общего* предупреждения написано довольно много, поэтому ограничимся словами о необходимости укрепления экономики, обеспечения населения рабочими местами, эффективного контроля над рынком пищевых продуктов и т. д.

Заслуживает упоминания вопрос о необходимости выработки последовательной государственной антиалкогольной политики. Следует четко расставить приоритеты в регулировании продаж спиртосодержащей продукции, установить и контролировать стандарты ее качества, решить дилемму «наполнение казны за счет алкогольных акцизов или здоровье нации». Неурегулированность этих проблем позволяет ряду экспертов утверждать, что борьба с алкоголизмом в России подчас носит декларативный характер. На деле под видом этой деятельности чиновники пытаются залатать дыру в финансовой системе [2]. В конце 2015 года председатель Совета Федерации В. Матвиенко сообщила, что контроль за производством водки в последние три года снизился на 35 %. Политика более всего волновали финансовые потери: «Убытки составили 2–2,7 миллиардов рублей». Все сказанное позволяет утверждать, что борьба с пьянством в России выглядит неубедительно [2]. На фоне антиалкогольной риторики растут минимальные цены на алкоголь, позволяя компенсировать выпавшие бюджетные доходы, реальная борьба с употреблением контрафакта не всегда эффективна (достаточно вспомнить дела об отравлениях боярышником, фальсифицированным виски и проч.), вопрос о воссоздании вытрезвителей уже который год лишь обсуждается, в 2016 году от пьянства в России по разным оценкам погибло от 75 тыс. до 500 тыс. человек¹. Все это не может не отразиться и на алкоголизации автолюбителей.

Помимо этого, необходимо, чтобы государство демонстрировало неизбирательное отношение к лицам, привлекаемым за нетрезвое вождение, без оглядки на их должностное или служебное положение. Это связано, с тем, что характерной чертой преступника, привлекаемого по ст. 264.1 УК РФ является амбивалентное или двойственное отношение к алкоголизации за рулем. С одной стороны нетрезвое вождение осуждается, с другой — собственное пьянство, нередко, оправдывается тем, что, якобы, существуют категории граждан позволяющие себе такое поведение и остающиеся безнаказанными. Эти утверждения, к сожалению, не всегда

¹ Ограничения на продажу алкоголя в европейских странах. URL: <http://medportal.ru/enc/narcology/reading/49/>

безосновательны. И одна из задач государства не допускать подобных ситуаций, вызывающих у населения ощущение острой социальной несправедливости.

Так, к примеру, многие из тех, кто нарушил ст. 264.1 УК РФ негодуют по поводу, будто бы, послаблений отдельным должностным лицам, считая это чуть ли не прямым разрешением на употребление алкоголя за рулем. Речь идет об изменениях регламента задержания судей в 2018 г., который не позволяет сотруднику ГИБДД удерживать пьяного судью, а предписывает только заблокировать его автомобиль и составить рапорт. Нередко эта ситуация подогревается безответственными СМИ и слухами в социальных сетях. Изменения в регламенте ГИБДД вызвали бурю возмущения в сети Интернет. Достаточно бегло взглянуть на заголовки статей, опубликованных в ведущих СМИ, явно дискредитирующих власть и ее антиалкогольные инициативы на дороге: «Кому за рулем пить хорошо?» [3] («Московский комсомолец»), «Еще одни неприкасаемые на дороге: теперь и судьи» [4] (Журнал «За рулем»), «Судьям опять разрешили пить за рулем» [5] («Автозгляд»), «Пьяного за рулем нельзя потревожить, если он — судья» [6] («Комсомольская правда») и т. д. Сложившаяся ситуация компрометирует систему предупреждения нетрезвого вождения, происходит делегитимация государства, как профилактического субъекта.

Специальное предупреждение предполагает ряд мер воздействия, направленных непосредственно на правонарушителей. Думается, что именно они должны играть ключевую роль при решении рассматриваемых задач. Среди таковых целесообразно выделить следующие меры:

1. Ограничение прав собственника (зачастую, субъекта преступления) пользоваться, владеть и распоряжаться транспортным средством. Нередко высказываются идеи о конфискации автомобиля, но такие решения, вероятно, будут вне конституционного поля, т. к. неприкосновенность собственности защищена основным законом государства. Кроме того, неизбежно будут возникать проблемы, связанные с автомобилями, находящимися в совместной и долевой собственности, когда от конфискации будут страдать лица непричастные к преступлению. А это уже нарушение базовых принципов уголовного права.

Решение проблемы представляется в изменении практики назначения наказания по 264.1 УК РФ. Целесообразен отказ от повсеместного назначения обязательных работ на фоне более активного использования штрафных санкций в сочетании со ст. 115 УПК РФ «Наложение ареста на имущество». Статья 115 УПК РФ предполагает возможность наложения ареста на имущество (автомобиль) с целью обеспечения исполнения приговора в части назначения штрафа. Данное положение не противоречит Конституции РФ и подтверждено решением Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 мая 2016 г. № 22, в соответствии с которым были внесены изменения в п. 30 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 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». В соответствии с указанным выше п. 30 транспортное средство не может быть признано орудием, оборудованием или иным средством совершения преступления, и к данным объектам не может быть применена конфискация имущества. Таким образом, автомобиль не конфискуется, а подлежит аресту, но не только на время следствия в качестве вещественного доказательства, но и на время погашения обязательств по штрафным санкциям, назначенным по приговору. Этот срок может быть достаточно продолжительным и эффективным по воспитательному и профилактическому воздействию на виновное лицо. Более того, среднесрочное или долгосрочное изъятие автомобиля

позволит снизить вероятность повторного совершения указанных преступлений путем устранения реальной возможности у правонарушителя управлять источником повышенной опасности.

2. Лишение водителей права на отказ от медицинского освидетельствования. Необходимо сделать эту процедуру обязательной по требованию сотрудника дорожной полиции. Д. Рощин сообщает, что примерно 80 % всех водителей, которых подозревают в опьянении, не проходят медицинское освидетельствование [7]. Нередко, это связано с их наивной верой в возможность дальнейшего избежания ответственности, перспективе «что-нибудь высудить», подобрать обоснованные и правдоподобные аргументы в пользу отказа от освидетельствования (спешил в аэропорт, за ребенком, в больницу, инспектор не предупредил о лишении прав).

3. Введение субсидиарной административной ответственности за нетрезвое вождение. Этой ответственности должны подлежать следующие категории лиц: а) для водителей-профессионалов, задержанных нетрезвыми (такси, маршрутные такси, автобусы, грузовой транспорт) — собственники и работодатели; б) для любителей (непрофессионалов) — совершеннолетние пассажиры, находящиеся на момент задержания в легковом автомобиле. Подобный опыт имеется в Японии, введение этих мер обсуждается в Китайской народной республике [8], Эстонии² и России³. Реализация этой формы ответственности, безусловно, вызовет определенные сложности и поэтому потребуются пилотная апробация данной инициативы в ряде регионов России. Вместе с тем, эта мера позволит до определенной степени дисциплинировать пассажиров, внушить им мысль об ответственном поведении. Главная задача такой нормы — пресечение провокационного или попустительского поведения со стороны пассажиров. Практика субсидиарной административной ответственности в целом не является новшеством, например, водитель в соответствии с КОАП РФ отвечает за перевозку не пристегнутого ремнем безопасности пассажира, хотя сам никакого нарушения не совершал.

4. Назначение водителям, привлеченным по ст. 264.1 УК РФ, принудительно-медицинского лечения от алкоголизма. Попытки узаконить подобную практику предпринимаются, хотя Государственная Дума с начала 2016 г. уже дважды отклоняла разработанные правительством поправки о принудительном лечении пьяных водителей. В то же время Минздравсоцразвития до сих пор не подготовил комплексный законопроект, регулирующий процедуру лечения [9]. Очевидно, что указанная задача таит в себе немало трудностей: начиная от выстраивания эффективного взаимодействия судебных органов и органов здравоохранения и заканчивая юридической стороной вопроса, касающейся ущемления прав и свобод гражданина. Введение принудительного лечения может предполагать следующий регламент действий уполномоченных органов: а) при первичном задержании в нетрезвом виде, предполагающем административную ответственность, наряду с наказанием должна производиться постановка лица на учет в психонаркологический диспансер со сбором анамнеза, оценкой характера алкогольной зависимости, целесообразности лечения, информированием по месту работы, учебы, отправкой информации в кредитные учреждения и проч.; б) при повторном задержании лица, управляющего автомобилем в нетрезвом виде, помимо уголовно-правовых последствий, суд в обязательном порядке должен назначать лечение. Водительское удостоверение таким лицам можно возвращать только в том случае, если

² Пассажир должен делить ответственность с пьяным водителем? URL: http://baltnews.ee/voice_of_the_people/20151030/1014211881.html

³ Пассажиров могут обязать нести ответственность за пьяного водителя. URL: https://www.zr.ru/content/news/476740-passazhirov_mogut_obazat_nesti_otvetstvennost_za_pyanogo_voditela/

человек после пройденного лечения участвует в реабилитационных программах. Решение указанной задачи предполагает внесение соответствующих поправок в КоАП и УК РФ, что позволит судьям применять к нарушителям указанную процедуру. Один из представителей фонда «Нет алкоголизму и наркомании» С. Полятыкин заметил по этому поводу: «В принципе, судьи и сейчас могут отправлять водителей на принудительное лечение, но такие постановления часто обжалуются, а любое обжалование — минус в карьере судьи. Нужны поправки в КоАП, которые полностью легализуют это право для судей». Помимо этого, необходимо обновление и реорганизация материально-технической базы принудительного лечения от алкоголизма, а именно лечебно-трудовых профилакториев, утвержденных указом Президиума Верховного Совета РСФСР в 1974 году и отмененных указом Б. Н. Ельцина в 1994 г. Деятельность ЛТП, как показывает практика, давала определенные результаты и стимулировала многих людей избавляться от алкогольной зависимости.

5. Введение цветовой маркировки для автомобилей правонарушителей, которая может заключаться в выдаче специальных номерных знаков. Подобная практика имеется в отдельных американских штатах, например, в Миннесоте или Огайо. Нарушители, задержанные за нетрезвое вождение, получают т. н. «пьяные номера» и используют их до тех пор, пока в судебном порядке они не будут полностью восстановлены в правах. Эта мера направлена не только на стигматизацию правонарушителя, но имеет явно выраженный профилактический эффект, т. к. многие водители опасаются публичной дискредитации и чрезмерного интереса к своей персоне на дороге. В отличие от стандартных знаков транспортного средства «пьяные номера» желтого цвета с красным текстом без каких-либо наклеек или графики.

Определенный профилактический эффект может иметь публикация фамилий и личных данных водителей, допустивших управление в нетрезвом виде в сети Интернет или региональной прессе. Так, по информации «Газеты.ру», сотрудники дорожной полиции Новосибирской и Кировской областей, республики Якутия использовали подобную предупредительную меру. Несмотря на то, что эти действия противоречат ФЗ № 152 «О персональных данных» в закон могут быть внесены изменения, и она может выступать как средство общей превенции.

6. Повышение страховых коэффициентов для лиц, привлеченных к ответственности за нетрезвое вождение. Обеспечение роста стоимости ОСАГО может играть немаловажную мотивирующую роль для правоупослушного поведения. Период пенального повышения тарифа — от 1 года до 3-х. Эта идея активно обсуждается, но пока не получила практической реализации. Министерство финансов РФ в конце 2017 г. разработало проект, согласно которому стоимость полиса для водителя, пойманного пьяным, должна вырасти пятикратно [10]. Представители страховых компаний, в частности «АльфаСтрахование» заявили о потенциальной реализуемости этой инициативы, но при условии, что будет налажено взаимодействие между базами данных страховщиков и ГИБДД. «Такую идею можно будет реализовать в каждой [страховой] компании путем пяти кликов, если будет налажен доступ информационных систем Российского союза автостраховщиков и страховых компаний к базе данных ГИБДД о правонарушениях, допущенных водителями при управлении транспортных средств. Такую смежку наладить достаточно просто», — уверены представители страхового бизнеса [10].

7. Разработка программно-аппаратных комплексов для повышения эффективности мер, направленных на выявление нетрезвых водителей. По статистике с 2000 по 2010 год выявляемость правонарушений рассматриваемого вида составля-

ет не более 2 % от общего объема административной практики ГИБДД [11]. Что же касается уровня выявляемости нетрезвых водителей сотрудниками ГИБДД, то она, по мнению Б. И. Шалыгина, не превышает 10 % [12].

Для повышения эффективности выявления пьяных участников дорожного движения необходима разработка и внедрение в практику работы ГИБДД специальных программ, оптимизирующих трафик дорожной полиции. Это программа для ЭВМ «Визуальная топография нарушений ПДД». Данные по указанным нарушениям (в том числе управление транспортом в нетрезвом виде) будут нанесены на карту административных районов города с учетом локализации и времени совершения этих инцидентов. Полученная в результате визуализация должна быть осуществлена для пяти- или десятилетнего периода, что позволит давать прогноз указанных инцидентов. Помимо этого, топография нарушений может быть сопоставлена с городской инфраструктурой (ресторанами, кафе, продовольственными магазинами, остановками общественного транспорта, жилым сектором), а также календарем праздников и выходных дней. Задача программы — используя сверхточные методы измерений, давать рекомендации по наиболее оптимальному движению (местонахождению) патрульных автомобилей. Программа будет визуализировать правонарушения на карте административных районов, учитывать их локализацию, время совершения в среднесрочном периоде (4–5 лет) позволяя дать их прогноз с учетом пространственного и временного таргетинга, а также рекомендации по оптимизации полицейского трафика. Это сделает возможным снижение экономических издержек на патрулирование, повысит его эффективность, улучшит отдачу от работы экипажей ГИБДД, перешедших с 2017 г. на рейдовую схему проверок и т. д.

Кроме этого, на предотвращение ДТП в опьянении могло бы сработать использование программно-аппаратных комплексов для проверки состояния профессиональных водителей до и после рейсов. Сейчас медосмотры рейсовых водителей, нередко, проводятся достаточно формально, особенно на крупных предприятиях. Автоматизация этого процесса позволит сократить время осмотра, а вся информация о состоянии водителей будет храниться в системе и в любой момент будет доступна инспектору. Среди систем предоставляющих сегодня подобные услуги можно отметить <http://distmed.ru>, <http://телемедик102.рф> и проч. Повсеместное внедрение практики подобных проверок, по всей вероятности, будет иметь позитивный профилактический эффект.

8. Проведение широкой антиалкогольной кампании по обеспечению безопасности дорожного движения. Необходима работа по социальному маркетингу и пропаганде, разъяснению опасностей и последствий употребления алкоголя для каждой конкретной целевой группы водителей. При этом традиционные плакаты на тему употребления алкоголя за рулем не всегда являются эффективными. Внимание водителей к актуальной проблеме нужно привлекать, используя самый разнообразный инструментарий.

Во-первых, это может быть шокирующая социальная реклама в форме вирусных роликов в сетях или на телевидении. Так, мировую известность получили агитационные видеоматериалы созданные студиями «Leo Burnett» (Англия), Advantage Advertising (Индия) и проч.

Во-вторых, в вино-водочных магазинах и алкомаркетах целесообразно вместо рекламных плакатов алкогольной продукции размещать специальные pos-материалы, посвященные объяснению действия спиртного, как химического растворителя, возможных последствий его употребления, в т. ч. и для водителей, информировать граждан о возможной ответственности и о том, куда обращаться за помощью. Эти позиции должен видеть каждый покупатель, который подходит к

прилавку. Надписи о вреде употребления на бутылках должны быть не мелкими, а четко различимыми с предупреждением об уголовной ответственности за нетрезвое вождение, информацией о неизлечимости алкоголизма и т. д.

В-третьих, желательно поощрять гражданскую позицию автолюбителей, обращаться к ним с просьбой не оставаться равнодушными к проблеме пьянства за рулем и сообщать в полицию по горячей линии о водителях, которые ведут себя на дороге неадекватно, управляют автомобилем в нетрезвом состоянии. В-четвертых, необходимо как можно эффективнее информировать водителей о грядущих сплошных проверках на состояние опьянения. Данные сведения могут распространяться через социальные сети, радио, табло видеорекламы, местную прессу и т. д. Требование об информировании подразумевает, что профилактический эффект в достаточной степени будет достигнут, когда граждане окажутся осведомлены о проводимых рейдах, их месте и времени, что позволит в свою очередь снизить число нетрезвых водителей, опасаясь потенциального задержания. Отдельными исследователями проводились региональные опросы на предмет информированности населения о проводимых массовых проверках водителей с целью выявления состояния опьянения. Были получены следующие результаты: 37 % опрошенных знали о проверках, 35 % были наслышаны о них, 21 % упоминали об одной-двух проверках и 6 % ничего не знали о таких мероприятиях. Данные показатели говорят о высоком уровне информированности, так как только около 6 % опрошенных не располагали необходимой информацией. Тем не менее, как отмечает С. А. Гаврилин, серьезной проблемой является конкретизация информации имеющейся у граждан: в некоторых случаях водители лучше осведомлены о целях проверок, правах и обязанностях их участников, и в тоже время хуже о времени и порядке ее проведения. Указывается, что для устранения данной проблемы необходимо улучшение информационного обеспечения проводимых проверок с целью формирования у водителей более содержательного представления о проводимых мероприятиях [13].

В-пятых, представляется вполне логичным стимулирование антиалкогольных кампаний, продвижение сервисных услуг «трезвый водитель» в рамках работы крупных операторов такси (Яндекс такси, Uber, Максим, Сатурн). Тем более что опыт подобной деятельности у некоторых корпораций уже есть. К примеру, сервис Uber провел рекламную кампанию «Uber or Drive» в Екатеринбурге. Посетителям заведения в счет вкладывались специальные визитки-алкотестеры, разработанные совместно с компанией Red Pepper Creative. Для того чтобы проверить уровень алкоголя в крови, необходимо было отделить полоску с алкотестером от визитки, лизнуть ее и немного подождать. Индикатор, оставшийся желтым, означал, что в крови человека алкоголь обнаружен не был, а индикатор, ставший зеленым, говорил о том, что человек нетрезв и нужно вызвать такси.

Это не единственная антиалкогольная акция Uber. В 2016 г. совместно с сетью ресторанов «Жан-Жак» в Москве была выпущена лимитированная коллекция домашнего вина, на этикетках которого изображены сцены автоаварий.

В Канаде и США на улицах городов устанавливается специальное оборудование «Uber Safe Kiosk» («Киоски безопасности Убер»), которое позволяет сомневающимся водителям определить уровень опьянения, продув устройство. Если количество алкоголя превышает установленный локальными законами предел, киоск автоматически предоставляет пользователю бесплатный проезд. Нередко эти киоски устанавливаются на различных праздничных мероприятиях и фестивалях, являясь промоакцией и одновременно реализацией миссии компании по уменьшению количества смертей, связанных с алкоголем на дороге.

9. Внедрение технических средств ограничивающих возможность использования автомобиля нетрезвым водителем (алкозамок с распознаванием лица, системы распознавания опьянения водителя).

Для водителей, подвергнутых административному наказанию, альтернативой лишения прав может быть установка алкозамков. Это мера существенно снижает число «пьяных выездов» и даст возможность сохранить права управления автотранспортом для единожды задержанных с алкоголем в крови водителей. С технической точки зрения алкозамок — это комплекс программно-аппаратных средств, встроенный в цепь зажигания и препятствующий движению автомобиля, управляемого нетрезвым лицом. Эта система обеспечивает обнаружение алкоголя в организме водителя, блокирует зажигание в случае обнаружения алкоголя, позволяет учитывать несанкционированные попытки запуска двигателя, обеспечивая трезвость оператора во время движения. Вероятно, что в перспективе для оптимизации работы этой системы целесообразно будет дополнить ее функцией распознавания лица водителя, чтобы исключить возможность продувки устройства другим человеком.

Не меньший интерес вызывает идея внедрения на объектах дорожной сети специальных радар-детекторов или алколазеров. Принцип их действия заключается в спектральном сканировании воздушного пространства салона автомобиля на предмет наличия в нем паров этилового спирта. Для этого в радар-детекторе используется лазерный луч, проникающий через поверхность лобового стекла. На детектирование прибор тратит не более 0,01–0,1 с. Чувствительность колеблется в пределах 100–150 мкг/л. Это значит, что радар способен детектировать пары этанола от лиц, находящихся в автомобиле, если они употребили не менее 100 грамм крепких спиртных напитков или одного литра пива. На стеклоомывающую жидкость, содержащую технический спирт, прибор не реагирует. При всей дискуссионности вопроса об эффективности этого оборудования, вполне вероятно, что оно может применяться в комплексе мер противодействия пьянству на дороге, позволит дифференцировать автомобили на подлежащие проверке и не представляющие оперативного интереса.

Помимо указанных технических средств, перспективной идеей является разработка специальных систем контролирующей алкогольный статус водителя по аналогии с системами распознавания усталости. Подобные разработки ведутся в США, в частности, национальным управлением по безопасности движения на автострадах (NHTSA). Эта организация работает над внедрением сложной, с дублирующими элементами, системы распознавания нетрезвых водителей (Driver Alcohol Detection System for Safety или сокращенно DADSS). В дальнейшем эти датчики могут быть дополнены интеллектуальной системой предполагающей анализ изменений в поведении водителя (смена манеры вождения, эксплуатации исполнительных механизмов, интенсивности поворотов рулевого колеса, контроль различных видов ускорений, условий управления и т. д.).

10. Разработка методических материалов для сотрудников ГИБДД по выявлению нетрезвых участников дорожного движения.

Речь о методиках проведения выборочных проверок. Они требуют организации работы нарядов преимущественно в ночное время с 20 до 2 часов и ранним утром с 5 до 7 часов, в зонах массового отдыха, в предпраздничные и я праздничные дни, а также в местах, где отсутствует регулярный контроль дорожного движения со стороны ОВД [14]. Известно, что при наблюдении за потоком машин лучше всего выбирать участок проезжей части с видимым препятствием. Нетрезвый водитель из-за замедленной реакции будет тормозить либо непосредственно перед

ним, либо же после него. Это может быть участок дороги, на котором проводится ремонт, или имеются неровности [15].

Укажем наиболее распространенные и явные ошибки нетрезвого водителя, позволяющие выявить транспортное средство, которым он управляет в потоке других машин [16]:

- интенсивное торможение у светофоров, сужений проезжей части и других препятствий либо же после их проезда — 31 %;
- необычная траектория движения транспортного средства по проезжей части: рывки, резкие торможения и повороты, виляние — 24 %;
- создание помех движению транспортных средств, пользующихся преимущественным правом проезда — 21 %;
- движение со скоростью, не характерной для выбранного участка дороги — 19 %;
- отсутствие сигналов поворота при маневрировании — 12 %;
- превышение установленной скорости движения — 10 %;
- медленное маневрирование при перестроении на проезжей части и при объезде препятствий — 9 %.

Существуют также ошибки, совершаемые нетрезвым водителем преимущественно в ночное время [17]:

- выполнение поворота по кривой большего радиуса — 65 %;
- движение по разметке, разделяющей полосы движения — 65 %;
- объезд препятствий с недопустимо малым зазором — 60 %;
- несоблюдение дистанции — 50 %;
- необоснованная остановка транспортного средства на полосе — 50 %;
- нерациональное торможение — 45 %;
- необоснованная подача звуковых и световых сигналов — 40 %;
- чрезвычайно резкое ускорение или торможение — 30 %;

Однако не следует забывать, что многие из указанных признаков могут являться следствием отсутствия водительского опыта или иных причин (усталости, сниженной концентрации внимания, неспособности к сосредоточению, замедления реакции из-за бессонницы и проч.). Выявление указанных выше признаков дает сотруднику дорожной полиции основания полагать, что водитель находится в нетрезвом состоянии и автомобиль нуждается в проверке.

Подводя итог вышесказанному, следует упомянуть, что по всей вероятности, в ближайшем будущем проблема алкоголизации за рулем утратит актуальность в связи с появлением беспилотного транспорта. Перед человечеством возникнут транспортные проблемы совершенно иного порядка, например, этические вопросы о наиболее приемлемом числе жертв, при неизбежном столкновении автомобилей, управляемых искусственным интеллектом. Цивилизация прошла путь от самодвижущихся экипажей (1885) до автономных автомобилей Google (2016) меньше чем за полтора века и сегодня находится на пороге глобальных технических изменений. Вместе с тем, переходный период внедрения беспилотного транспорта будет длиться около 20–30 лет и в обозримой перспективе потребует организации безопасности движения в традиционном смысле, в т. ч. связанном с профилактикой употребления психоактивных веществ за рулем. В этом смысле предложенные профилактические меры будут оставаться актуальными еще определенное время.

Список использованной литературы

1. Худык В. Пути решения есть — давно пора решать [Электронный ресурс] / В. Худык // Весть. — Режим доступа: <http://www.vest-news.ru/article/24056>.

2. Фан Лиан. Кто поощряет алкоголизм в России [Электронный ресурс] / Фан Лиан // 谁在纵容俄罗斯人酗酒. — Режим доступа: http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1743288

3. Батушенко А. Кому за рулем пить хорошо? [Электронный ресурс] / А. Батушенко // МК.RU. — Режим доступа: <http://www.mk.ru/social/2018/02/08/komu-za-rulem-pit-khorosho.html>

4. Дышло М. Еще одни неприкасаемые на дороге: теперь и судьи [Электронный ресурс] / М. Дышло // За рулем.РФ. — Режим доступа: <https://www.zr.ru/content/news/910709-sudej-osvobodili-ot-gibdd-vst/>.

5. Батушенко А. Судьям за рулем опять разрешили пить [Электронный ресурс] / А. Батушенко // Автовзгляд. — Режим доступа: <http://www.avtovzglyad.ru/obshchestvo/socium/2018-02-08-sudjam-orjat-razreshili-pit-za-rulem/>

6. Запесоцкий А. Пьяного за рулем нельзя потревожить, если он — судья [Электронный ресурс] / А. Запесоцкий // Комсомольская правда. — Режим доступа: <https://www.kp.ru/daily/26793/3828411/>

7. Тищенко М. Последняя капля: граждан, лишенных прав за пьяную езду, предлагают лечить от алкоголизма [Электронный ресурс] / М. Тищенко // Russia Today. — Режим доступа: <https://russian.rt.com/russia/article/379751-vozvrat-prav-lecheniye-alkogolizma>.

8. Королькова А. Китайские пассажиры ответят за пьяных водителей [Электронный ресурс] / А. Королькова. // Драйв. — Режим доступа: <https://www.drive.ru/world/4efb335e00f11713001e4d40.html>

9. Костогоров Е. Алкоголиков оставили за рулем [Электронный ресурс] / Е. Костогоров // Газета.ру. Режим доступа: https://www.gazeta.ru/auto/2017/02/21_a_10537379.shtml

10. Федотова А. Минфин задумался о повышении в разы стоимости ОСАГО для пьяных водителей [Электронный ресурс] / А. Федотова, Е. Костина, М. Истомина // РБК. — Режим доступа: <https://www.rbc.ru/society/20/09/2017/59c226259a7947c9e1c3eaaf>.

11. Носков Б. П. Административное право. Правонарушения в сфере дорожного движения, связанные с состоянием опьянения его участников : учеб. пособие / Б. П. Носков, Т. Ю. Разуваева. — Орел : Госуниверситет-УНПК, 2011. — 105 с.

12. Шалыгин Б. И. Надзор и контроль над исполнением законов в административной деятельности органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России / Б. И. Шалыгин // Административное право. — 2008. — № 4. — С. 21–44.

13. Гаврилин С. А. Содержательные аспекты информированности населения и сотрудников ГИБДД о проводимых массовых проверках водителей на предмет выявления признаков состояния опьянения / С. А. Гаврилин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2014. — № 8. — С. 61–63.

14. Дмитриев С. Н. Дорожно-патрульная служба : пособие для сотрудников ГИБДД / С. Н. Дмитриев. — М. : Спарк, 2000. — 659 с.

15. Хаметдинова Г. Ф. Тактика выявления лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения / Г. Ф. Хаметдинова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) : материалы 10 междунар. науч.-практ. конф., 21 апр. 2016 г. — Орел, 2016. — С. 399–403.

16. Дмитриев С. Н. Проблемы организации дорожно-патрульной службы / С. Н. Дмитриев. — М. : Спарк, 2002. — 304 с.

17. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями находящимися в состоянии опьянения: методические рекомендации / С. Н. Антонов [и др.]. — М. : ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2016. — 56 с.

References

1. Khudyk V. There are ways of solution — it's high time to solve. *Vest' = Vest (the News)*. Available at: <http://www.vest-news.ru/article/24056>. (In Russian).

2. Fan Lian. Who encourages alcoholism in Russia. 谁在纵容俄罗斯人酗酒. Available at: http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1743288 (In Chinese).

3. Batushenko A. Who can have a good drink behind the wheel? *MK.RU*. Available at: <http://www.mk.ru/social/2018/02/08/komu-za-rulem-pit-khorosho.html> (In Russian).
4. Dyshlo M. There are more untouchables on the road: now a judge. *Za rulem.RF = Behind the Wheel. RF*. Available at: <https://www.zr.ru/content/news/910709-sudej-osvobodili-ot-gibdd-vst/> (In Russian).
5. Batushenko A. Judges behind the wheel are allowed to drink. *Avtovzglyad = Autovzglyad*. Available at: <http://www.avtovzglyad.ru/obshchestvo/socium/2018-02-08-sudjam-opjat-razreshili-pit-za-rulem/> (In Russian).
6. Zapesotskii A. A drunk driver can not be disturbed if he is a judge. *Komsomol'skaya pravda = Komsomolskaya Pravda*. Available at: <https://www.kp.ru/daily/26793/3828411/> (In Russian).
7. Tishchenko M. The last drop: the citizens devoid of driving licenses are supposed to be detoxed. *Russia Today*. Available at: <https://russian.rt.com/russia/article/379751-vozvrat-prav-lecheniye-alkogolizma>. (In Russian).
8. Korolkova A. Chinese passengers will take responsibility for drunk drivers. *Draviv = Drive*. Available at: <https://www.drive.ru/world/4efb335e00f11713001e4d40.html> (In Russian).
9. Kostogorov E. Alcoholics have been left behind the wheel. *Gazeta.ru*. Available at: http://www.gazeta.ru/auto/2017/02/21_a_10537379.shtml (In Russian).
10. Fedotova A., Kostina E., Istomina M. Ministry of Finance pauses to think about many-fold increase of CCLI costs for drunk drivers. *RBK*. Available at: <https://www.rbc.ru/society/20/09/2017/59c226259a7947c9e1c3eaaf>. (In Russian).
11. Noskov B. P., Razuvaeva T. Yu. *Administrativnoe pravo. Pravonarusheniya v sfere dorozhnogo dvizheniya, svyazannye s sostoyaniem op'yaniya ego uchastnikov* [Administrative Law. Traffic crimes connected to the participants' drunk state]. Orel, Gosuniversitet-UNPK Publ., 2011. 105 p.
12. Shalygin B. I. Supervision and control of implementing laws in administrative activity of State Motor Vehicle Inspectorate bodies in Russia's Ministry of Internal Affairs. *Administrativnoe pravo = Administrative Law*, 2008, no. 4, pp. 21–44. (In Russian).
13. Gavrilin S. A. Substantial aspects of knowledge of the population and the staff of traffic police about carried-out mass checks of drivers regarding identification of signs of a state of intoxication. *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki = Humanities, social-economic and social sciences*, 2014, no. 8, pp. 61–63. (In Russian).
14. Dmitriev S. N. *Dorozhno-patru'naya sluzhba* [Traffic Police]. Moscow, Spark Publ., 2000. 659 p.
15. Khametdinova G. F. Tactics of revealing persons engaged in drunk driving practices. *Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya). Materialy 10 mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, 21 aprelya 2016 g* [Operational control of traffic safety (state, problems, ways of improvement). Materials of 10th International Research Conference, 21 April, 2016]. Orel, 2016, pp. 399–403. (In Russian).
16. Dmitriev S. N. *Problemy organizatsii dorozhno-patru'noi sluzhby* [Problems of organizing the traffic police service]. Moscow, Spark, 2002. 304 p.
17. Antonov S. N., Portashnikov O. M., Bakanov K. S., Molchanov P. V. *Vyavlenie i dokazyvanie sotrudnikami Gosavtoinspeksii faktov upravleniya transportnymi sredstvami voditelyami nakhodyashchimisya v sostoyanii op'yaniya* [Revealing and proving the facts of drunk driving practices by State Motor Vehicle Inspectorate patrolmen]. Moscow, FKU NITs BDD MVD Rossii Publ., 2016. 56 p.

Информация об авторе

Жмуров Дмитрий Витальевич — кандидат юридических наук, доцент, кафедра уголовного права, криминологии и уголовного процесса, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: zdevraz@ya.ru.

Author

Dmitry V. Zhmurov — PhD in Law, Associate Professor, Chair of Criminal Law, Criminology, and Criminal Procedure, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, e-mail: zdevraz@ya.ru.

Для цитирования

Жмуров Д. В. Профилактика употребления алкоголя за рулем транспортных средств / Д. В. Жмуров // *Baikal Research Journal*. — 2018. — Т. 9, № 3. — DOI: 10.17150/2411-6262.2018.9(3).15.

For Citation

Zhmurov D. V. Prevention of Alcohol Consumption when Driving Transport Vehicles. *Baikal Research Journal*, 2018, vol. 9, no. 3. DOI: 10.17150/2411-6262.2018.9(3).15. (In Russian).