



**ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО
И НАРКОТИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ
ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И ЕГО РЕЦЕПЦИЯ
В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ**

Научно-практическое пособие

*Ответственный редактор доктор юридических наук,
профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации
А.Ф. Ноздрачев*

Электронно-
Библиотечная
Система
znanium.com

Москва
ИНФРА-М
2016

УДК 343.346
ББК 67.408.134
319

ФЗ № 436-ФЗ	Издание не подлежит маркировке в соответствии с п. 1 ч. 2 ст. 1
----------------	--

*Одобрено секцией публичного права Ученого совета
Института законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации*

Рецензенты:

Э.Л. Сидоренко, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики Московского государственного университета международных отношений (МГИМО (У) МИД России);

В.В. Севальнев, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник отдела методологии противодействия коррупции Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

319 Законодательство об ответственности за нарушение правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Зарубежный опыт и его рецепция в российском законодательстве: научно-практическое пособие / В.Ю. Артемов, И.С. Власов, Н.А. Голованова и др.; отв. ред. А.Ф. Ноздрачев; Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: ИНФРА-М, 2016. — 290 с. — www.dx.doi.org/10.12737/XXX.

ISBN 978-5-16-011936-6 (print)

ISBN 978-5-16-104482-7 (online)

В научно-практическом пособии анализируются международно-правовые документы и международные документы рекомендательного характера, регламентирующие вопросы ответственности за нарушение Правил дорожного движения, действующие как на универсальном уровне, так и в рамках международных организаций и межгосударственных интеграционных объединений регионального характера, таких как Содружество Независимых Государств, Совет Европы, Европейский Союз. Приводятся результаты социологических опросов, а также данные исследований международных межправительственных и неправительственных организаций, имеющие важное значение с точки зрения совершенствования правового регулирования ответственности за нарушение Правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения.

Проведен компаративистский анализ законодательства Великобритании, Австралии, Индии, Канады, Новой Зеландии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Германии, Польши, Франции, Швейцарии, Чехии, Китая, государств — участников СНГ. Рассмотрены зарубежные законодательные новеллы в сфере уголовной и административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения водителями, находящимися в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. На этой основе с учетом позитивного зарубежного опыта сформулированы предложения по развитию российского законодательства в этой области.

Для юристов — теоретиков и практиков, сотрудников правоприменительных и правоохранительных органов, преподавателей, аспирантов, студентов юридических вузов, всех, кто заинтересован в повышении уровня культуры вождения и безопасности на дорогах.

УДК 343.346
ББК 67.408.134

ISBN 978-5-16-011936-6 (print)
ISBN 978-5-16-104482-7 (online)

© Институт законодательства
и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации, 2016

The Institute of Legislation and Comparative Law
under the Government of the Russian Federation

THE LEGISLATION ON RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC REGULATIONS UNDER ALCOHOLIC AND DRUG INTOXICATION FOREIGN EXPERIENCE AND ITS RECEPTION IN THE RUSSIAN LEGISLATION

Scientific and practical guide

Editor-in-Chief
doctor of law, professor, Honored Scientist of the Russian Federation
A.F. Nozdrachev

Электронно-
Библиотечная
Система
znanium.com

Moscow
INFRA-M

Коллектив авторов

Approved by the Scientific Council of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation

Reviewers:

E.L. Sidorenko — professor, Chair of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminal Investigation Technique, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, doctor of law;

V.V. Sevalnev — the Senior Researcher of the legal problems of anti-corruption of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation, Ph.D.

The Legislation on Responsibility for Violation of Traffic Regulations under Alcoholic and Drug Intoxication. Foreign Experience and its Reception in the Russian Legislation: Scientific and practical guide / V.Y. Artemov, I.S. Vlasov, N.A. Golovanova, etc; Editor-in-Chief A.F. Nozdrachev; Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation. M.: INFRA-M, 2016. — 290 p.

ISBN 978-5-16-011936-6 (print)

ISBN 978-5-16-104482-7 (online)

The research and practical manual examines binding international legal instruments, as well as international soft law instruments that regulate questions of liability for violation of traffic regulations, both at the universal level and in the framework of international organizations and interstate integration associations of a regional nature, such as the Commonwealth of Independent states, the Council of Europe, the European Union. The results of opinion polls are provided, as well as data from studies of international intergovernmental and non-governmental organizations, which are important in terms of improving the legal regulation of liability for violation of traffic regulations under alcoholic and drug intoxication.

The authors have conducted a comparative analysis of the legislation of Great Britain, Australia, Canada, India, New Zealand, Singapore, United States, Germany, Poland, France, Switzerland, the Czech Republic, China, the countries — participants of the CIS. The authors have considered foreign legislative innovations in the field of criminal and administrative responsibility for violation of traffic rules by drivers who are in a state of alcoholic and narcotic intoxication. On this basis, taking into account the positive foreign experience, proposals have been made on improvement of the Russian legislation in this field.

For lawyers — researchers and practitioners, law enforcement officials, teachers, graduate and postgraduate law students, as well as for everyone who is interested in raising the level of driving culture and security.

Артемов В.Ю., канд. юрид. наук (Австралия);

Власов И.С., канд. юрид. наук, заслуженный юрист Российской Федерации, доцент (Предисловие в соавторстве с Н.А. Головановой, А.Ф. Ноздрачевым; Германия);

Голованова Н.А., канд. юрид. наук, заслуженный юрист Российской Федерации (Предисловие в соавторстве с И.С. Власовым, А.Ф. Ноздрачевым; Великобритания);

Заксон А.Ю., канд. юрид. наук. (Франция в соавторстве с А.А. Меньших);

Касагкина Н.М., канд. юрид. наук (Новая Зеландия);

Каширкина А.А., канд. юрид. наук («К постановке проблемы совершенствования законодательства об ответственности за нарушение Правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения»; «Тенденции развития зарубежного законодательства в части усиления мер ответственности за нарушение Правил дорожного движения»; Заключение в соавторстве с А.Ф. Ноздрачевым);

Кубанцев С.П., канд. юрид. наук (Соединенные Штаты Америки);

Меньших А.А., канд. юрид. наук (Франция в соавторстве с А.Ю. Заксон);

Морозов А.Н., канд. юрид. наук («Международно-правовая регламентация ответственности за нарушение Правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения»);

А.Ф. Ноздрачев (ответственный редактор), д-р юрид. наук, профессор (Предисловие в соавторстве с И.С. Власовым, Н.А. Головановой; Заключение в соавторстве с А.А. Каширкиной);

Пилипенко А.Н., канд. юрид. наук (Швейцария);

Сакович О.М., канд. юрид. наук (Чехия);

Семькина О.И., канд. юрид. наук (государства — участники СНГ);

Тимошенко И.Г., канд. юрид. наук (Индия);

Трещетенкова Н.Ю. (Польша);

Трощинский П.В., канд. юрид. наук (Китай);

Чернухина Л.С. (Канада);

Чурсина Т.И. (Сингапур).

Collective of authors

Artemov V.Y., Ph.D. (Australia);
Vlasov I.S., Ph.D., associate professor, Honored Lawyer of the Russian Federation (Preface in co-authorship with N.A. Golovanova, A.F. Nozdrachev; Germany);
Golovanova N.A., Ph.D., associate professor, Honored Lawyer of the Russian Federation (Preface in co-authorship with I.S. Vlasov, A.F. Nozdrachev; United Kingdom);
Zakson A.Y., Ph.D. (France in co-authorship with A.A. Menshikh);
Kasatkina N.M., Ph.D. (New Zealand);
Kashirkina A.A., Ph.D., (Formulation of the problem of improvement of the legislation on responsibility for violation of traffic rules in the state of alcoholic or narcotic intoxication; Tendencies of development of foreign legislation to strengthen penalties for violations of traffic rules; Conclusion in co-authorship with A.F. Nozdrachev);
Kubantsev S.P., Ph.D., associate professor (United States of America);
Menshikh A.A., Ph.D. (France in co-authorship with A.Y. Zakson);
Morozov A.N., Ph.D. (International legal regulation of responsibility for violation of traffic rules in the state of alcoholic or narcotic intoxication);
Nozdrachev A.F. (Editor-in-Chief), doctor of law, professor, Honored Scientist of the Russian Federation (Preface in co-authorship with N.A. Golovanova, I.S. Vlasov; Conclusion in co-authorship with A.A. Kashirkina);
Pilipenko A.N., Ph.D. (Switzerland);
Sakovich O.M., Ph.D. (Czech Republic);
Semykina O.I., Ph.D. (The participating States of the Commonwealth of Independent States);
Timoshenko I.G., Ph.D. (India);
Treshchetenkova N.Y. (Poland);
Troshchinskiy P.V., Ph.D. (China);
Chernukhina L.S. (Canada);
Chursina T.I. (Singapore).

Оглавление

Коллектив авторов	7
Список сокращений	11
Предисловие	12
К ПОСТАНОВКЕ ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО И НАРКОТИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ	15
Часть I. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО И НАРКОТИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ	25
Тенденции развития зарубежного законодательства в части усиления мер ответственности за нарушения Правил дорожного движения	45
Часть II. ЗАКРЕПЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО И НАРКОТИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ЗАРУБЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ	58
Глава 1. Страны, принадлежащие к семье общего права	58
Австралия	58
Великобритания	73
Индия	91
Канада	102
Новая Зеландия	125
Сингапур	141
Соединенные Штаты Америки	149
Глава 2. Страны, принадлежащие к семье континентального права	162
Германия	162
Польша	169
Франция	192
Швейцария	203
Чехия	207
Китай	220
Государства — участники Содружества Независимых Государств	234
Заключение	285

Content

PREFACE	
FORMULATION OF THE PROBLEM OF IMPROVEMENT OF THE LEGISLATION ON RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES IN THE STATE OF ALCOHOLIC OR NARCOTIC INTOXICATION	
PART I. INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES IN THE STATE OF ALCOHOLIC OR NARCOTIC INTOXICATION	
TENDENCIES OF DEVELOPMENT OF FOREIGN LEGISLATION TO STRENGTHEN PENALTIES FOR VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES	
PART II. ESTABLISHMENT OF RESPONSIBILITY FOR VIOLATION OF TRAFFIC RULES IN THE STATE OF ALCOHOLIC AND NARCOTIC INTOXICATION IN THE LEGISLATION OF FOREIGN STATES	
Chapter 1. Countries belonging to the family of common law	
Australia	
United Kingdom	
India	
Canada	
New Zealand	
Singapore	
United States of America	
Chapter 2. Countries belonging to the continental law family	
Germany	
Poland	
France	
Switzerland	
Czech Republic	
China	
The participating States of the Commonwealth of Independent States	
CONCLUSION	

Список сокращений

Алкозамок, алколок, блокиратор, интерлок — устройство блокировки зажигания в зависимости от наличия паров алкоголя в выдыхаемом воздухе
АППГ — аналогичный показатель прошлого года
ВАС — концентрация алкоголя в крови
ВНС КНР — Верховный народный суд КНР
ВОЗ — Всемирная организация здравоохранения
ГИБДД — Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
ДТП — дорожно-транспортное происшествие
ЕС — Европейский Союз
ЕЭК ООН — Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
КоАП — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
ПДД — Правила дорожного движения
САК — содержание алкоголя в крови
СЕ — Совет Европы
СЗ США — Свод законов Соединенных Штатов Америки
СНГ — Содружество Независимых Государств
ТС — транспортное средство
УАК — уровень алкоголя в крови
УК — Уголовный кодекс

Предисловие

Аварийность на автомобильном транспорте — одна из острейших социально-экономических проблем, стоящих практически перед любой развитой страной. Масштабы дорожно-транспортного травматизма приобрели угрожающий характер и для Российской Федерации. Одной из распространенных причин дорожно-транспортных происшествий является нарушение Правил дорожного движения водителями, находящимися в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения.

Сложившееся положение свидетельствует о необходимости совершенствования законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Состояние законодательства в любой области общественных отношений определяется тем, какое внимание уделяет государство соответствующей сфере деятельности. Это в полной мере относится и к законодательному обеспечению безопасности дорожного движения, направленного на предупреждение и пресечение наиболее опасных нарушений ПДД в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения. Совершенствование законодательства Российской Федерации об ответственности за нарушение ПДД в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения следует проводить с учетом новейших правовых разработок в указанной области, имеющихся в зарубежных странах.

В данной работе исследуется современный опыт законодательного регулирования уголовного и административного права и отчасти уголовного процесса ведущих зарубежных стран дальнего и ближнего зарубежья, направленного на борьбу с нарушением правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. При этом авторами избран страноведческий подход, поскольку, несмотря на стремление разных государств к сближению законодательных позиций в целях большей эффективности правоприменения, страны (как европейского континента, так и англосаксонской правовой системы) сохраняют свои национальные особенности. Именно национальные правовые системы в сфере борьбы с преступным нарушением дорожных правил в состоянии алкогольного или наркотического опьянения рассматриваются в настоящей работе. Это законодательство таких стран, принадлежащих к семье континентального права, как Германия, Польша, Франция, Чехия. Сюда же авторы относят Китай и государства — участники СНГ, поскольку право последних исторически все еще тяготеет к принципам континентальной системы права.

Отдельная глава посвящена странам общего права — Великобритании, Австралии, Индии, Канаде, Новой Зеландии, Сингапуру и Соединенным Штатам Америки.

Особое внимание при анализе законодательства той или иной страны уделяется специфике подхода законодателя к преследованию и наказанию упомянутых деяний. Например, в Великобритании наблюдается тенденция к постоянному расширению списка видов преступлений, к конкретизации составов путем включения специальных норм об уголовной ответственности за неосторожные преступления на дороге, совершенные под влиянием алкоголя и наркотиков, несмотря на то что в законодательстве и прежде имелась возможность их наказания по общим правилам. Примечательно, что в Великобритании на фоне усиления мер наказания уже наблюдается определенный культурный сдвиг — большинство населения больше не считает приемлемым вождение в нетрезвом виде, хотя примерно 15% смертей на дорогах все еще происходит по вине пьяных водителей.

В континентальных же странах (в частности, в Германии) это выражается в перемещении составов транспортных нарушений, совершенных в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, из административной в уголовно-правовую сферу.

Таким образом, авторы данного научно-практического пособия исходят из следующих концептуальных и методологических подходов к обозначенной выше проблеме:

- законодательные акты Российской Федерации, закрепляющие ответственность водителей за нарушение ПДД в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения, нуждаются в совершенствовании;
- законодательные модели и правоприменительная практика зарубежных государств демонстрируют свои подходы к решению вопросов о формах и видах ответственности нетрезвых водителей;
- в различных государствах имеется своя специфика при регламентации ответственности за нарушение ПДД в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения, которая для использования (рецепции) в правовой системе Российской Федерации в качестве позитивного зарубежного опыта нуждается в изучении и научном анализе, в том числе в сравнительно-правовом.

Для большей наглядности приведенные материалы, содержащие страновой анализ зарубежного опыта по правовой регламентации ответственности за нарушение ПДД в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения, включают в себя таблицы, где представлены конкретные данные о мерах ответственности (санкций), налагаемых на пьяных водителей.

Кроме того, в работе содержится анализ международно-правовых подходов, направленных на предупреждение вождения автотранс-

портных средств в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения, а также актов, принятых под эгидой Содружества Независимых Государств, Совета Европы, Европейского Союза.

Рассматривается воздействие международных рекомендательных актов на политику государств в области усиления ответственности нетрезвых водителей.

В то же время авторами данного пособия в полной мере осознается тот факт, что тенденции усиления ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения, наблюдающиеся в большинстве развитых стран, не являются универсальным средством для создания совершенного и эффективного правового механизма по противодействию данной угрозе.

Полагаем, что для совершенствования механизма законодательного регулирования ответственности за нарушение ПДД в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения необходимы глубокая проработка вопроса и изучение зарубежных подходов в данной области. Исходя из этого имплементация, а в отдельных случаях и рецепция положительно зарекомендовавших себя правовых инструментов должны осуществляться с учетом специфики правовой системы Российской Федерации и, что не менее важно, российских правовых традиций.

Представленное научно-практическое пособие является коллективным произведением, поэтому для отдельных авторских материалов характерны специфичность в изложении текста, терминологические особенности в использовании определений, что, по нашему мнению, в целом серьезно не усложняет восприятие работы как комплексного законченного труда, имеющего внутреннюю логику и структуру.

К ПОСТАНОВКЕ ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО И НАРКОТИЧЕСКОГО ОПЬЯНЕНИЯ

Совершенствование законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения является важным направлением для обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, сохранения жизни и здоровья людей. В современных условиях осуществлять модернизацию законодательства, в том числе касающегося ответственности за нарушение правил дорожного движения, не представляется возможным без учета международно-правового и зарубежного опыта.

Важной новеллой является Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»¹.

В соответствии с указанным Федеральным законом изменения вносятся в Уголовный кодекс, Уголовно-процессуальный кодекс, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

В Уголовном кодексе коррективам подверглись ст. 264 и 264.1. При этом важно отметить, что в соответствии с примечанием лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ по наличию абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения

¹ Рассматриваемый Федеральный закон вступил в силу с 1 июля 2015 г.

в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Наиболее значимые изменения связаны с введением в Уголовный кодекс новой ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», которая устанавливает, что управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой ст. 264 настоящего Кодекса либо настоящей статьей, наказывается штрафом в размере от 200 тысяч до 300 тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо обязательными работами на срок до 480 часов с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

По мнению Совета Безопасности РФ, необходимо ужесточить наказание для нетрезвых водителей, поскольку алкоголизм в России является угрозой национальной безопасности, а количество дорожно-транспортных происшествий по вине пьяных водителей в 2014 г. значительно увеличилось¹.

Согласно статистическим данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно жертвами дорожно-транспортных происшествий во всем мире становятся 1,3 млн человек, 90% из которых — в странах с низким и средним уровнем доходов. Еще 20–50 млн человек получают серьезные травмы. Дорожно-транспортный травматизм также основная причина гибели молодых людей в возрасте от 10 до 24 лет. Значительное число дорожно-транспортных происшествий и травм можно предотвратить путем устранения основных причин, из-за которых они происходят: превышение ско-

¹ См.: Родионов П. Совбез предлагает усилить наказание для пьяных водителей. URL: <http://www.zr.ru/content/news/770726-sovbez-predlagaet-usilit-nakazanie-dlya-pyanux-voditelej/>

рости, неиспользование ремней безопасности и детских удерживающих устройств, вождение в нетрезвом состоянии, игнорирование шлемов водителями двух- и трехколесных моторизованных средств, плохое планирование дорог и их ненадлежащее обслуживание, небезопасная инфраструктура и транспортные средства и плохая работа служб оказания травматологической помощи¹.

Поскольку вопрос об ответственности за нарушение правил дорожного движения в состоянии алкогольного и наркотического опьянения находится в фокусе общественного внимания, о чем говорят средства массовой информации, интернет-источники, автомобильные и иные форумы, несомненный интерес представляет опрос, проведенный с 5 по 12 февраля 2015 г. и опубликованный на официальном сайте ГИБДД.

Так, на вопрос: «Как вы поступите, если увидите, что за руль автомобиля садится человек в состоянии опьянения?», были получены следующие ответы:

- «сообщу в полицию» — 7394 человека (39% от числа опрошенных);
- «попробую поговорить с ним и убедить отказаться от поездки (например, посоветую воспользоваться услугами такси или общественного транспорта)» — 6140 человек (32% от числа опрошенных);
- «постараюсь помешать ему любыми способами (отберу ключи от автомобиля, перекрою выезд и т.п.» — 3477 человек (18% от числа опрошенных);
- «это не мое дело» — 1101 человек (6% от числа опрошенных);
- «просто постараюсь на дороге держаться подальше от этого водителя» — 954 человека (5% от числа опрошенных).

Всего проголосовали 19 066 человек².

По официальной информации ГИБДД, только за период новогодних праздничных дней, с 1 по 11 января 2015 г., в Российской Федерации произошло 242 ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В этих ДТП погибли 22 человека, среди которых 1 ребенок, 341 человек, среди которых 25 детей, получил ранения различной степени тяжести³.

В связи с этим следует отметить и опыт Республики Казахстан как одного из важнейших партнеров России по международному сотрудничеству. Так, по данным МВД Республики Казахстан, за 12 месяцев

¹ См.: Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. Пункт 12 повестки дня «Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения». URL: http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/sept_2011_sg_report_ru.pdf

² URL: <http://www.gibdd.ru/polls/>

³ URL: <https://www.gibdd.ru/news/federal/1328947/>

2014 г. на дорогах республики зарегистрировано 20 378 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 2585 и получили ранения 25 942 человека. По вине водителей в состоянии опьянения совершено 502 (–14% от 584) ДТП, или 3% от общего числа ДТП по вине водителей, при которых 96 (–9,4% от 106) человек погибли и 700 (–19,4% по 868) получили травмы¹.

Исследования влияния алкогольного и наркотического опьянения на способность управлять транспортными средствами уже весьма продолжительное время находятся в орбите различных наук, что представляется вполне обоснованным, поскольку последствия дорожно-транспортных происшествий зачастую бывают чрезвычайно трагичными.

Еще на рубеже XIX–XX вв. было экспериментально доказано, что отчетливо воздействие на психику наблюдается уже при приеме 20–30 г чистого алкоголя. Потребление алкоголя в больших дозах воздействует на центральную нервную систему как депрессант. Это означает, что он замедляет процессы, происходящие в высших центрах головного мозга, способствуя внешнему проявлению симптомов алкогольной интоксикации, таких как:

- нарушение координации движений;
- потеря способности удерживать равновесие;
- потеря способности ориентироваться в пространстве;
- нарушение слуха;
- ослабление внимания, памяти.

Результат воздействия на зрение человека может проявляться в виде:

- сужения периферийного поля зрения (эффект туннельного зрения);
- агрессивной реакции на ослепляющий свет;
- необходимости более длительной адаптации к изменению в освещении;
- неправильного восприятия скорости и расстояния;
- ухудшения цветовосприятия, особенно различения красного цвета, что приводит даже к так называемому черно-белому зрению;
- ухудшения сумеречного зрения².

¹ URL: http://mvd.gov.kz/portal/page/portal/kdp/kdp_pages/kdp_news/kdp_news_country/Sost_avar_itog2014.pdf

² См.: Зарубежный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения и практика применения алкозамков в Швеции: обзорная информация / ред. кол. проекта по использованию технических средств контроля на транспортных средствах, осуществляющих социально важные перевозки: Е.Е. Горский, Т.Н. Дугина, Т.В. Козловская, А.К. Приходько, Н.М. Тарасов, А.Ю. Якимов. М., 2009. С. 4–5.

Развитие национального законодательства большинства государств демонстрирует тот общий вектор правового развития, в соответствии с которым признается все возрастающая степень общественной опасности правонарушений и преступлений, совершаемых лицами, управляющими транспортными средствами, в том числе в состоянии алкогольного, наркотического либо токсикоманического опьянения, которое является одной из наиболее распространенных причин дорожно-транспортных происшествий в подавляющем большинстве стран. Поскольку транспортные средства относятся к источникам повышенной опасности, к состоянию водителей предъявляются повышенные требования, в том числе запрет на управление транспортными средствами в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного).

Как отмечается в материалах Международного центра алкогольной политики, потребление алкоголя снижает время реакции и отрицательно влияет на способность человека выполнять ряд задач на моторику. Управление автомобилем представляет собой деятельность, которая требует большой точности, в значительной степени зависящей от двигательных навыков, рефлексов и способности быстро принимать решения. Время реакции пьяного водителя может на 10–30% превышать время реакции трезвого человека. Кроме того, алкоголь снижает остроту зрения и способность правильно оценивать дистанцию, скорость и степень опасности. Риск попадания в тяжелое дорожно-транспортное происшествие возрастает пропорционально количеству выпитого алкоголя.

Существуют данные, свидетельствующие о том, что вероятность попадания в ДТП водителей с концентрацией алкоголя в крови в пределах от 0,2 до 0,4 мг/мл в 1,4 раза выше по сравнению с трезвыми водителями, а для водителей с уровнем концентрации алкоголя в крови 1,0–1,4 мг/мл такая вероятность возрастает в 48 раз. Аналогичным образом вероятность попадания в тяжелое ДТП у водителей с концентрацией алкоголя в крови 0,5–0,9 мг/мл в 11 раз выше по сравнению с трезвыми водителями.

Исследования показывают, что для молодых людей в возрасте до 21 года и менее значительное повышение уровня концентрации алкоголя в крови увеличивает вероятность серьезных последствий при ДТП по сравнению с людьми старшего возраста. В связи с этим в некоторых странах для молодых или менее опытных водителей могут быть введены более жесткие ограничения. К странам, в которых применяются специальные сниженные нормы для молодежи или других неопытных водителей, относятся Австралия, Австрия, Канада, Македония, Новая Зеландия, Словения, Испания и Соединенные Штаты. Предельные нормы концентрации алкоголя в крови устанавливаются не только для водителей автомобилей. В ряде стран

операторы различных видов транспорта для отдыха, например велосипедов, аэросаней и персональных летательных аппаратов, также должны соблюдать предельные нормы концентрации алкоголя в крови. Во многих случаях специальные законы или нормативные акты устанавливают даже более низкие предельные нормы концентрации алкоголя в крови для водителей общественного транспорта, летчиков, водителей автобусов, грузовиков и такси, а также для капитанов кораблей, которые несут ответственность за безопасность пассажиров¹.

На европейском пространстве, причем как под эгидой Европейского Союза, так и на уровне отдельных государств, вопросы воздействия алкогольного и наркотического опьянения на способность управлять транспортными средствами, а также ответственности за такого рода нарушения находятся в зоне особого внимания органов государственной власти, научных учреждений, общественности.

Как указано в Европейском плане действий по сокращению вредного употребления алкоголя на 2012–2020 гг., подготовленном Европейским региональным бюро ВОЗ, даже небольшие дозы алкоголя ухудшают способность человека управлять транспортным средством, и меры, направленные против вождения в нетрезвом виде, широко поддерживаются общественностью, особенно в связи с тем, что жертвами пьяных водителей во многих случаях становятся другие люди.

Для эффективного снижения бремени трагедий, связанных с травматизмом и смертельными исходами в результате управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, — трагедий, которых можно было избежать, нужны постоянные совместные действия со стороны правительства, дорожной полиции, системы уголовного правосудия, органов технического надзора за безопасностью, сектора здравоохранения, местных сообществ и других заинтересованных сторон.

В целом в большинстве европейских стран количество смертельных случаев и дорожно-транспортных происшествий с участием нетрезвых водителей сокращается, хотя проблема еще полностью не решена. Несмотря на то что наибольший относительный риск попасть в дорожно-транспортное происшествие вследствие управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения угрожает молодым людям, в абсолютных цифрах случаи управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

¹ См.: Международный центр алкогольной политики. Анализ. Взвешенность. Партнерство. Синяя книга ICAP: практическое руководство для специалистов в области алкогольной политики и разработки целенаправленных мер по снижению пагубных последствий злоупотребления алкоголем. URL: www.icap.org

и обусловленные им дорожно-транспортные происшествия и смертельные исходы больше распространены среди людей среднего возраста. Принятие мер по борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, так же как и мер, касающихся управления транспортными средствами под воздействием других психоактивных веществ, снижает риск вреда не только для водителя, но и для пассажиров, пешеходов и других водителей. Одна из эффективных мер — снизить значение предельно допустимого уровня УАК для водителей, причем действенность этого вмешательства повышается, если оно применяется в сочетании с другими мерами.

В тех странах, где установленное предельное значение УАК превышает 0,5 г/л, целесообразно снизить его до 0,5 г/л, а там, где предел установлен на значении 0,5 г/л, — до 0,2 г/л. Однако эта норма будет эффективна лишь в сочетании с другими мерами и в том случае, если осуществляется строгий контроль за ее соблюдением. Наилучшим методом контроля являются неожиданные выборочные проверки водителей на наличие паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, что заставляет лиц, склонных к вождению в нетрезвом виде, опасаться быть проверенными; на втором месте по эффективности — устройство пунктов контроля трезвости. Правоприменительные меры должны сопровождаться кампаниями по информированию и просвещению населения, чтобы люди знали о последствиях нарушения законодательства. Также меры правоприменения наиболее эффективны, когда наказание последует немедленно — например, прямо на месте взимается штраф, на водительском удостоверении делается отметка о штрафных баллах, и, если это оправданно, оно временно изымается.

Дополнительные меры могут включать другие персональные санкции по решению суда и установку на определенное время алкогольного блокиратора на замке зажигания. Индикаторы алкоголя с блокированием зажигания могут также использоваться в качестве превентивной меры, применяемой главным образом к профессиональным водителям¹.

В связи с этим представляют интерес результаты исследования, проведенного Мичиганским университетом: использование устройств, препятствующих запуску двигателя автомобиля водителями в состоянии опьянения, на всех легковых и грузовых автомобилях в США могло бы ежегодно сократить число погибших в ДТП на 59 тысяч человек. При этом расходы, связанные с возмещением

¹ См.: Европейский план действий по сокращению вредного употребления алкоголя, 2012–2020 гг. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/187154/e96726R.pdf

ущерба, за 15 лет сократились бы на 343 млн долларов. До 2018 года автопроизводители будут изучать возможность разработки и установки такой системы в качестве опции при выпуске автомобилей¹.

Европейская экономическая комиссия ООН, учрежденная в 1947 г., также не оставляла вопросы безопасности дорожного движения, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, без внимания. Так, в Сводной резолюции о дорожном движении, принятой ЕЭК ООН, сказано, что во Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма управление транспортным средством под воздействием алкоголя классифицируется в качестве одного из пяти основных факторов риска в сфере безопасности дорожного движения. В докладе четко продемонстрирована взаимосвязь между алкоголем и дорожно-транспортными происшествиями. Водители, употреблявшие алкогольные напитки, в значительно большей степени рискуют попасть в аварию, чем трезвые водители, причем этот риск резко возрастает с увеличением САК.

Предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови для водителей автотранспортных средств установлен практически во всех европейских странах и позволяет определить, когда водитель является слишком пьяным для безопасного управления транспортным средством. В Европе предельно допустимый уровень САК может устанавливаться на нулевом уровне или на уровне 0,8 г/л, хотя наиболее распространенный предельно допустимый уровень — 0,5 г/л.

Для молодых водителей и для водителей коммерческих транспортных средств зачастую устанавливаются более низкие уровни САК.

На примере ряда стран объективно продемонстрирован успех общего сдерживающего фактора, то есть сдерживающего фактора для водителей, которые ранее не привлекались к ответственности. Эффективный подход к контролю за соблюдением правил включает частые, широко распространенные и рекламируемые проверки на дорогах.

Контроль за соблюдением правил основан на принципах безусловного выявления пьяных водителей и привлечения их к ответственности, быстроты процессуальных действий, а также достаточно жестких последствий, которых большинство водителей предпочли бы избежать.

Наиболее эффективной стратегией наказания обычно считается лишение права на управление транспортным средством.

¹ См.: Родионов П. Алкозамки ежегодно могут спасти 60 тысяч жизней. URL: <http://www.zr.ru/content/news/770105-alkozamki-ezhegodno-mogut-spasti-60-000-zhiznej/>

Некоторые выступают за применение жестких наказаний за нарушения, связанные с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя, вплоть до тюремного заключения. Однако нет убедительных доказательств того, что заключение под стражу позволит снизить вероятность повторного ареста водителей, которые постоянно управляют транспортными средствами под воздействием алкоголя.

Некоторые исследования свидетельствуют о том, что обязательные приговоры к непродолжительному тюремному заключению служат сдерживающим фактором для тех водителей, которые впервые нарушили правила дорожного движения.

И наконец, управление транспортным средством под воздействием алкоголя может быть признаком более широкой проблемы злоупотребления алкоголем. Многие нарушители, управляющие транспортными средствами под воздействием алкоголя, сталкиваются с проблемой алкогольной зависимости и без надлежащего обследования и лечения могут совершать такие правонарушения повторно¹.

Всемирная организация здравоохранения уделяет большое внимание исследованию различных проблем, в том числе правового характера, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Результаты подобных исследований объективируются в доклады ВОЗ.

Так, Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 г. показывает, что уровень содержания алкоголя в крови, используемый при определении вождения в нетрезвом состоянии, варьируется в разных странах. В менее чем половине стран, располагающих законодательством в отношении вождения в нетрезвом состоянии, пороговое содержание алкоголя в крови установлено на уровне $\leq 0,05$ г/дл, что является рекомендуемым уровнем для населения в целом.

В Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 г. рекомендуется установление порогового содержания алкоголя в крови на уровне $\leq 0,02$ г/дл для молодых водителей или водителей-новичков и $\leq 0,05$ г/дл для населения в целом. Уровень в $\leq 0,02$ г/дл для молодых водителей или водителей-новичков снижает для них риск стать участником дорожно-транспортного происшествия на величину, достигающую до 24%. ЕЭК ООН также рекомендует устанавливать ограничение концентрации алкоголя в крови на уровне $\leq 0,02$

¹ См.: Сводная резолюция о дорожном движении. URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/publications/docs/Consolidated_Resolution_on%20Road_Traffic_r.pdf

Научное издание

**ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО И НАРКОТИЧЕСКОГО
ОПЬЯНЕНИЯ
ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И ЕГО РЕЦЕПЦИЯ
В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ**

Научно-практическое пособие

Ответственный редактор *А.Ф. Ноздрачев*

Подписано в печать 25.03.2016.
Формат 60×90/16. Бумага офсетная. Гарнитура NewtonС.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 18,1.
Тираж 500 экз. Заказ № 00000

ТК 631732-546570-250316

ООО «Научно-издательский центр ИНФРА-М»
127282, Москва, ул. Полярная, д. 31В, стр. 1.
Тел.: (495) 280-15-96, 280-33-86. Факс: (495) 280-36-29.
E-mail: books@infra-m.ru <http://www.infra-m.ru>

**Институт законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации**

Отпечатано в типографии ООО «Научно-издательский центр ИНФРА-М»
127282, Москва, ул. Полярная, д. 31В, стр. 1
Тел.: (495) 280-15-96, 280-33-86. Факс: (495) 280-36-29