

*Л.А. Казанова,*  
старший научный сотрудник  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,  
кандидат филологических наук

*А.М. Прохорова,*  
начальник отдела  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»,  
кандидат биологических наук, доцент

## **ОПЫТ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН ПО РЕАБИЛИТАЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ, УПРАВЛЯВШИХ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ**

### *Аннотация*

В статье приводится обзор законодательства зарубежных стран в части, касающейся реабилитации водителей, управлявших транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, как дополнительной и систематической меры воздействия на данную группу водителей.

*Ключевые слова:* реабилитация водителей, транспортное средство, алкогольное опьянение, зарубежный опыт, правила дорожного движения.

В настоящее время все большую актуальность приобретает проблема дорожно-транспортной аварийности с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза (на 78,8 % в 2016 году (по сравнению с 2007 годом), в то время как общее число погибших на дорогах страны сократилось на 39 %. Приведенная статистика позволяет сделать вывод о необходимости целевого воздействия на указанную проблему.

Одним из приоритетных направлений реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы является совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, которое неразрывно связано с другим направлением – изменением поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения [1].

Мерой наказания за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, в соответствии со статьей 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях является наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет [2]. Согласно статистике, водителей такая мера наказания не останавливает от нарушений.

На сегодняшний день законодательство по исследуемой проблеме недостаточно совершенно. Необходимо вводить дополнительные меры воздействия для водителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Одной из таких мер может являться разработка специальных образовательных программ с целью формирования у данной категории водителей негативного отношения к возможности управлять ТС в состоянии алкогольного опьянения. При создании таких программ необходимо учитывать факторы, повышающие риск управления ТС в состоянии алкогольного опьянения:

- 1) отношение водителей к употреблению алкоголя, к управлению ТС в состоянии алкогольного опьянения и в целом к нарушениям правил дорожного движения;
- 2) отсутствие у водителей знаний о влиянии алкоголя на организм и ответственности за управление ТС в состоянии опьянения;
- 3) отсутствие путей и возможностей избежать управления транспортным средством после употребления алкоголя;
- 4) низкий уровень восприятия риска (влияние алкоголя на способности водителей, на вероятность совершения дорожно-транспортных происшествий и вероятность быть пойманным);
- 5) низкий уровень самоконтроля;
- 6) эмоциональный стресс;
- 7) наличие опыта управления ТС в состоянии алкогольного опьянения без каких-либо негативных последствий.

В зарубежной практике в отличие от России с 1970-х годов водители, управлявшие ТС в состоянии алкогольного опьянения, в дополнение к установленным законодательством этих стран наказаниям проходят курсы реабилитации. Программы реабилитации для водителей – это систематические меры для нарушителей правил дорожного движения (в частности, для водителей, управлявших ТС в состоянии алкогольного опьянения и превышавших установленную скорость движения), направленные на изменение поведения с целью предотвращения дальнейших нарушений.

Так, например, в Соединенном Королевстве существуют курсы реабилитации водителей, управлявших ТС в состоянии опьянения (DDRS), це-

люю которых является изменение поведения водителей и профилактика повторного нарушения (рис. 1). В случае принятия судом решения о запрете на управление транспортным средством на срок более 12 месяцев водитель, нарушивший правила управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, направляется на курсы реабилитации. Нарушители сами оплачивают курс реабилитации, стоимость которого составляет 250 фунтов стерлингов (≈ 21000 руб.). При своевременном прохождении курса (обычно в течение трех недель) судом принимается решение о сокращении срока запрета на управление транспортным средством.

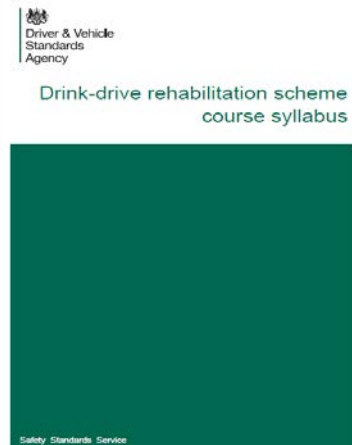


Рис. 1

В Нидерландах в зависимости от тяжести последствий дорожно-транспортного происшествия определяется подходящая мера наказания для водителя транспортного средства, управлявшего ТС в состоянии алкогольного опьянения. Прежде всего, нарушитель направляется на медицинское освидетельствование, при необходимости – к психиатру. В зависимости от степени алкогольного опьянения подбирается профилактический курс «Алкоголь и движение», который водитель обязан посещать для допуска к тестированию, чтобы восстановить водительское удостоверение по истечении срока наказания. Стоимость зависит от количества часов, которые отводятся на курс.

Организацией, допущенной Министерством транспорта Австрии к деятельности по переподготовке водителей, лишенных права управления из-за вождения в состоянии алкогольного опьянения, является институт Allesfuhrerschein.at (рис. 2).

Цель курсов переподготовки – выработка внимательного поведения в дорожном движении путем изменения отношения к другим его участникам, повышения осведомленности о рисках и формирования адекватной самооценки, а также улучшения идентификации опасностей, возникающих во время управления ТС. Переподготовка водителей проводится специально обученными дорожными психологами в форме семи-



Рис. 2

нарских занятий, разделенных на четыре блока, которые содержат различные темы: алкоголь и штрафы, алкоголь и статистика, злоупотребление алкоголем, функционирование мозга под воздействием алкоголя и т.д. Занятия носят конфиденциальный характер и проходят в непринужденной обстановке.

В рамках переподготовки обсуждаются причины, приведшие к возникновению меры наказания, выясняется взаимосвязь между противоправными действиями и личным отношением водителя и рассматривается возможность их устранения. В течение трех недель необходимо пройти полный цикл семинарских занятий (рис. 3). Регламентированная минимальная стоимость переподготовки в группе от 6 до 11 человек составляет 495 евро. Существует возможность пройти подготовку индивидуально, в таком случае количество семинарских занятий возрастает, соответственно увеличивается и стоимость (от 515 до 575 евро).



Рис. 3

В Словакии психологические курсы реабилитации для водителей, управлявших ТС под воздействием алкоголя, появились на основе концепции австрийской и немецкой программы, разработанной транспортными психологами. С появлением курсов в стране наблюдается снижение повторных нарушений среди таких водителей. Продолжительность курсов составляет 12 часов.

Общей и главной целью зарубежных программ реабилитации, безусловно, является снижение аварийности с участием водителей, управлявших ТС в состоянии алкогольного опьянения, путем повышения их осведомленности о влиянии алкоголя на способность управления ТС. Для эффективной деятельности таких программ все этапы их реализации регулируются ведомствами этих стран, что во многом определяет их успех. Так как в России проблема совершения дорожно-транспортных происшествий водителями, управляющими ТС в состоянии алкогольного опьянения, остается актуальной, целесообразно взять за основу опыт зарубежных стран по реализации программ реабилитации, которые показали свою эффективность.

### Список использованной литературы

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2014 годы, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. 18.03.2019).
3. Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2018 года № 1478, действующей с 14 декабря 2018 года.
4. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.gov.uk/government/collections/drink-drive-rehabilitation-scheme#drink-drive-rehabilitation-syllabus> (дата обращения: 18.03.2019).
5. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.alles-fuehrerschein.at/> (дата обращения: 21.03.2019).
6. Баканов К.С. «Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции» Труды Академии управления МВД России. 2018 № 3 (47). С. 173–178.
7. Гордеева А.Д., Якимов А.Ю. «Механизм реализации компетентными органами государств – участников СНГ и иных иностранных государств принципа взаимного признания административной ответственности за нарушения в области дорожного движения». Административное право и процесс. 2018. № 2. С. 31–37.

УДК 351.811.123.2

*А.В. Капустин,*  
заместитель начальника отдела  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

*А.Н. Карлин,*  
заместитель начальника отдела  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

*В.С. Князев,*  
научный сотрудник  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

## РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

### *Аннотация*

В статье рассматриваются этапы становления системы технического осмотра транспортных средств в Советском Союзе и впоследствии в Российской Федерации. Отмечены недостатки действующей системы технического осмотра, что подтверждается данными статистики аварийности по причине технической неисправности транспортных средств.

*Ключевые слова:* автотранспортное средство, контроль технического состояния, техническое диагностирование, технический осмотр транспортных средств, оператор технического осмотра, технический эксперт, пункт технического осмотра.

Главными задачами технического осмотра являются оценка технической готовности автомобилей к участию в дорожном движении и принятие мер к недопущению эксплуатации неисправных транспортных средств.

Первое упоминание о периодическом техническом осмотре автомобилей можно встретить в нормативно-технических материалах, разработанных Всесоюзным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров СССР (Цудортрансом).

Технический осмотр проводили в течение календарного года комиссии в составе: районного автомобильного инспектора системы Цудортранса, представителей военкомата и соответствующих предприятий.

В дальнейшем важная роль в организации и проведении технического осмотра автомобилей стала принадлежать Госавтоинспекции. Полномочия по проведению технического осмотра транспортных средств были возло-