

Вождение в состоянии алкогольного опьянения

РУКОВОДСТВО ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ И
СПЕЦИАЛИСТОВ



World Health
Organization



FIA Foundation
for the Automobile and Society



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



THE WORLD BANK

Вождение в состоянии алкогольного опьянения

Руководство по безопасности
дорожного движения для
директивных и
исполнительных органов



Вождение в состоянии алкогольного опьянения: руководство по безопасности дорожного движения для директивных и исполнительных органов

ISBN 978-2-940395-00-2

Рекомендуемая ссылка:

Вождение в состоянии алкогольного опьянения: Руководство по безопасности дорожного движения для директивных и исполнительных органов.

Женева, Глобальное партнерство по безопасности на дорогах, 2007 г.

© **Глобальное партнерство по безопасности на дорогах, 2007 г.**

Программа Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца.

Все права защищены.

Публикации ГПБД доступны на www.GRSProadsafety.org

По вопросам копирования или перевода публикаций ГПБД — с целью коммерческого или некоммерческого распространения — следует обращаться в:

Глобальное партнерство по безопасности на дорогах

для передачи Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца

PO Box 372

17 Chemin des Crêts

CH-1211 Geneva 19

Швейцария

Используемые обозначения и презентация материалов в настоящей публикации не подразумевают выражение каких-либо мнений Глобального партнерства по безопасности на дорогах, Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца или Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), касающихся правового статуса какой-либо страны, территории, города, региона или их органов власти, а также делимитации их рубежей или границ. Пунктирные линии на картах указывают примерные границы, по которым, возможно, еще не достигнуто соглашение. Упоминание определенных компаний или продуктов определенных производителей не означает, что Глобальное партнерство по безопасности на дорогах, Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца или ВОЗ рекомендуют их или отдают им предпочтение по сравнению с подобными компаниями и производителями, не упоминаемыми в настоящем документе. Исключая возможные ошибки и пропуски, наименования патентованных продуктов выделяются начальными прописными буквами.

Глобальным партнерством по безопасности на дорогах, Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца и авторами настоящего документа предприняты все обоснованные меры предосторожности при проверке информации, содержащейся в данной публикации. Тем не менее, публикуемый материал распространяется без каких-либо явно выраженных или подразумеваемых гарантий. Читатель несет ответственность за толкование и использование этого материала. Ни при каких условиях Глобальное партнерство по безопасности на дорогах, Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца или авторы документа не несут ответственности за ущерб, возникающий в результате его использования.

Дизайн компании Inis: www.inis.ie

Содержание

Предисловие	8
Благодарности	10
Краткий обзор	12
Введение	16
Предпосылки создания серии руководств	16
Предпосылки создания руководства об управлении транспортными средствами	18
в состоянии алкогольного опьянения	18
Почему необходима программа по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения?	22
Почему необходима программа по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения?	23
1.1 Аварии, связанные с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, во всем мире	23
1.1.1 Вариации аварий, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, в разных странах	24
1.1.2 Экономические последствия аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения	25
1.2 Почему вождение в состоянии алкогольного опьянения является проблемой?	26
1.2.1 Воздействие алкоголя на вождение	26
1.2.2 Влияние алкоголя на уровень риска возникновения аварии	27
1.2.3 Воздействие алкоголя на этапе после аварии	28
1.2.4 Как измеряется содержание алкоголя?.....	29
1.3 Кто из участников дорожно-транспортного происшествия, связанного с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, подвержен наибольшему риску?	31
1.3.1 Демографические характеристики водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения	31
1.3.2 Модели отношений водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения	32
1.3.3 Модели потребления алкоголя в различных регионах мира.....	33
1.3.4 Характеристики жертв ДТП	34
1.4 Каким образом можно сократить количество аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения?	35
Краткий обзор	37
Ссылки	38
Оценка ситуации и выбор приоритетных действий	41
Оценка ситуации и выбор приоритетных действий	42
2.1 Почему следует оценить ситуацию до принятия решения о необходимых мерах?	42
2.2 Сбор соответствующих данных: с чего начать.....	43
2.2.1 Оценка данных о ДТП и травматизме	44
2.2.2 Какие законы уже существуют?.....	46
2.2.3 Соблюдаются ли существующие законы?	48
2.2.4 Что известно обществу о существующих законах?	51
2.2.5 Что такое оценка заинтересованных сторон и почему она необходима?	52
2.2.6 Как определить общественное мнение.....	56
2.2.7 Какие еще факторы следует учитывать при оценке ситуации?	57
2.3 Выбор приоритетных действий.....	58
2.3.1 Элементы возможной программы	59
Краткий обзор	59
Ссылки	66
Как разработать и реализовать программу по борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения	67

Как разработать и реализовать программу по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения	69
3.1 Получение политической и общественной поддержки для реализации программы по борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения	71
3.1.1 Методы организации и координирования рабочей группы	71
3.2 Подготовка плана действий.....	76
3.2.1 Определение проблемы.....	77
3.2.2 Определение целей Программы	78
3.2.3 Постановка четких задач	80
3.2.4 Определение показателей деятельности	81
3.2.5 Выбор действий	83
3.2.6 Реализация пробной программы в округе или регионе	83
3.2.7 Определение сроков	85
3.2.8 Оценка необходимых ресурсов	85
3.2.9 Продвижение Программы.....	87
3.2.10 Определение механизма осуществления мониторинга	88
3.2.11 Определение требований к наращиванию потенциала и процессу обучения	89
3.2.12 Обеспечение устойчивости Программы	90
3.2.13 Празднование успеха.....	90
3.3 Нововведения.....	90
3.3.1 Методы разработки и внедрения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения	91
3.3.2 Методы обеспечения исполнения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения	100
3.3.3 Штрафы и взыскания, налагаемые на нарушителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.....	115
3.4 Социальный маркетинг и просвещение населения	120
3.4.1 Методы повышения информированности общества и изменения точки зрения посредством проведения кампании в СМИ	122
3.4.2 Доведение до целевой аудитории идеи кампании	126
3.5 Нововведения с участием общественности	130
3.6 Технические меры противодействия	133
3.7 Оказание соответствующей медицинской помощи	136
3.7.1 Организация и планирование деятельности травматологических служб	136
3.7.2 Оказание помощи лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, непосредственно на месте аварии	137
Краткий обзор	139
Ссылки	141
Как оценивать Программу?	143
4.1 Планирование оценки	144
4.1.1 Цели оценки	145
4.1.2 Типы оценки.....	145
4.2 Выбор методов оценки	146
4.2.1 Типы исследования для формативной оценки и оценки процесса	146
4.2.2 Типы исследований для оценок воздействия и результатов	147
4.2.3 Выбор показателей деятельности	150
4.2.4 Проведение экономической оценки Программы	152
4.2.5 Определение объема выборки.....	153
4.3 Распространение информации и обратная связь	155
Краткий обзор	157
ограмму?	157
Ссылки	158
Приложения и аббревиатуры.....	159

Приложения и аббревиатуры.....	161
Приложение 1: Факторы, влияющие на концентрацию алкоголя в крови (КАК)	161
Приложение 2: Портативные приборы для определения степени алкогольного опьянения	164
Приложение 3: Безопасная остановка транспортных средств	166
Приложение 4: Различные типы пропагандистских кампаний	170
Ссылки	172
Аббревиатуры	173

Предисловие

Дорожно-транспортный травматизм является большой проблемой общественного здравоохранения и основной причиной смертности и травматизма в мире. Каждый год около 1,2 млн человек погибают и миллионы получают травмы или становятся инвалидами в результате дорожных аварий (в основном в странах с низким или средним уровнем доходов). Помимо огромных социальных расходов для отдельных людей, семей и сообществ, дорожно-транспортный травматизм является большим бременем для здравоохранения и экономики. Уровень таких расходов для стран, у которых, возможно, немало других проблем, может составлять 1-2% от валового национального продукта. По мере роста уровня автомобилизации возрастает и проблема дорожно-транспортных аварий, особенно в развивающихся странах. Если оставить без контроля текущие тенденции, в течение следующих двух десятилетий в большинстве стран мира уровень дорожно-транспортного травматизма резко возрастет, воздействуя в основном на наиболее уязвимые слои населения.

Необходимо срочно принимать соответствующие целенаправленные меры. Данные «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», инициированного в 2004 г. Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) совместно с Всемирным банком, выявили улучшения в области управления дорожной безопасностью, которые значительно снизили уровень смертности и травматизма в промышленно развитых странах. Приведенные в докладе данные свидетельствуют о том, что использование ремней безопасности, шлемов и детских удерживающих устройств спасло тысячи жизней. Введение ограничений скорости, создание безопасной инфраструктуры, обеспечение соблюдения допустимых ограничений на содержание алкоголя в крови и совершенствование систем безопасности транспортных средств являются многократно проверенными и эффективными мерами.

В настоящее время международное сообщество должно выступить инициатором внедрения передового опыта в области управления дорожной безопасностью и принятия этих мер во многих странах в соответствии со сложившейся в них обстановкой. Для ускорения реализации этих мер 14 апреля 2004 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию, требующую привлечения большего внимания и ресурсов для разрешения глобального кризиса в сфере дорожной безопасности. Особое внимание в резолюции 58/289 об «Улучшении глобальной дорожной безопасности» уделяется сотрудничеству в сфере дорожной безопасности. Последующая резолюция (A58/L.60), принятая в октябре 2005 года, подтверждает приверженность ООН своим обязательствам по разрешению этой проблемы и стимулирует государства-члены внедрять рекомендации, предложенные во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма». В данной резолюции также представлены инициативы по сотрудничеству в сфере безопасности дорожного движения, уже предпринятые в рамках реализации резолюции 58/289. В частности, она стимулирует государства-члены уделить особое внимание главным факторам риска и учредить ведущие органы по обеспечению безопасности дорожного движения.

В целях внесения вклада в реализацию этих резолюций Глобальное партнерство по безопасности на дорогах (ГПБД), Всемирная организация здравоохранения, фонд ФИА «Автомобиль и общество» и Всемирный банк разработали совместно серию руководств, предназначенных для ответственных лиц и исполнителей. Настоящее руководство является одним из них. Каждый такой документ представляет собой последовательное руководство для стран, желающих повысить безопасность дорожного движения и реализовать конкретные меры, описанные во «Всемирном докладе о предупреждении

дорожно-транспортного травматизма». Данные меры представляют собой простые, эффективные и экономичные решения, которые могут спасти множество жизней и сократить огромные расходы, связанные с дорожно-транспортным травматизмом во всем мире. Мы рекомендуем всем воспользоваться этими руководствами.

Дэвид Силкок

Исполнительный директор

Глобальное партнерство по безопасности на дорогах

Этьен Круг

Директор

Отдел профилактики насилия и травматизма

Всемирная организация здравоохранения

Дэвид Ворд

Генеральный директор

Фонд ФИА «Автомобиль и общество»

Энтони Блисс

Ведущий специалист по безопасности дорожного движения

Отдел транспорта и городского развития

Всемирный банк

Благодарности

Настоящее руководство было разработано в рамках контракта ГПБД, заключенного с группой Австралийского дорожно-исследовательского центра и Лаборатории транспортных исследований (Великобритания). Некоторые части руководства были взяты из документа «Шлемы: руководство для директивных и исполнительных органов», первого руководства в данной серии. В подготовке руководства принимали участие многие люди – авторы, коллеги-рецензенты, участники семинаров и технические и художественные редакторы. ГПБД выражает им всем свою искреннюю благодарность.

Консультативный комитет

Энтони Блисс, Этьен Круг, Дэвид Силкок, Дэвид Ворд

Редакционный комитет

Кэтлин Элсиг, Эндрю Даунинг, Марги Педен, Тами Тороян

Основные авторы

Питер Кэйрни, Стивен Коллиер, Роберт Клейн, Алан Куимби, Рэй Шуи, Таня Стайлз, Рэй Тейлор

Участники разработки модулей

Пол Грэхем, Джагадиш Гурья, Иветт Холдер, Чарли Мок, Ребекка Иверс

Коллеги-рецензенты и участники семинаров

Международные рецензенты: Марилена Амони, Марк Бейн, Хайди Коулмен, Бретт Биванс, Росс Хомел, Ян Джонстон, Сюзана Киринич, Марги Педен, Робин Рум, Г. Гурурадж, Владимир Позняк, Барри Свидлер, Эдуардо Васконселло, Мария Вегега.

Участники семинара в Бангалоре: Г. Гурурадж, М.Н. Редди, Нараяна Говда, Баскар Рао, проф. Шриари, Джай Прасад, М.Т. Наик, Эндрю Даунинг, Б.Х. Санджеев Кумар, г-н Вишвешваран.

Участники семинара в Керале: Ш. Анил Радхакришнан, Н. Мурал, Штейн Лундебай, Пол Лесли, д-р Ануп Лал, Субу Камал, Джим Джарвис, Якоб Джордж, Джонсон Дж. Эдайаранмула, д-р Махеш Чанд

Техническое и стилистическое редактирование

Ангела Бертон

Справочная поддержка

Каролин Олсоп

Финансовая поддержка

ГПБД выражает свою благодарность за финансовую поддержку, полученную от Отдела глобальной безопасности дорожного движения Всемирного банка, которая позволила выпустить настоящее руководство.



Краткий обзор

Потребление алкоголя, даже в небольших количествах, увеличивает для водителей и пешеходов риск стать участником дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Алкоголь влияет не только на такие крайне важные для вождения процессы, как острота зрения и скорость реакции, но и притупляет рассудок, что зачастую приводит к другим видам рискованного поведения на дороге, таким как превышение скорости или неиспользование ремней безопасности.

Во многих странах данные исследований показывают, что значительная часть водителей, мотоциклистов и пешеходов имеет концентрацию алкоголя в крови, достаточную для ухудшения их навыков вождения. Хотя характеристики водителей, управляющих транспортными средствами (ТС) в состоянии алкогольного опьянения, несколько различаются в разных регионах, существует ряд общих факторов, увеличивающих риск возникновения аварий, связанных с вождением в нетрезвом виде. Например, высокому риску совершения ДТП подвержены молодые водители мужского пола, а аварии, связанные с употреблением алкоголя, наиболее часто совершаются в ночное время суток.

К сожалению, во многих странах масштаб проблемы осознан не полностью, информированность общественности находится на низком уровне, а требования законодательства и правоприменительные меры зачастую неадекватны. «Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» определяет эффективность программ по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения как действенное средство снижения смертности и травматизма на дорогах.

Целью настоящего руководства является информирование читателей о практических методах разработки скоординированных и комплексных программ по снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения (включая управление двухколесными ТС) в рамках страны. Руководство направлено на решение проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения среди водителей. Водители коммерческого автотранспорта являются особенно важной группой в рамках данной проблемы в силу большого числа пассажиров, которых они перевозят, и/или преодолеваемого ими расстояния. Пешеходы, находящиеся под воздействием алкоголя, представляют собой отдельную проблему, которая в настоящем документе рассматриваться не будет.

Руководство предназначено для ответственных лиц и исполнителей и обращается к опыту стран, которые добились успеха в снижении количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения. Оно является основой для разработки программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения и знакомит пользователя со всеми этапами, необходимыми для комплексной оценки масштаба проблемы в той или иной стране. В нем также рассмотрены методы планирования и реализации программы, включая создание рабочей группы, разработку плана, примеры необходимых законов и правоприменительных норм, а также способы информирования общественности, проведения пропагандистских кампаний и, наконец, методы оценки программы.

При разработке настоящего руководства авторы обращались к результатам исследований по всему миру для того, чтобы создать целостное представление о проблеме, проиллюстрировать "передовой опыт". Большинство представленных примеров относится к странам с высоким уровнем автомобилизации, что свидетельствует о недостаточном внимании, уделяемом этой проблеме в странах с низким или средним уровнем доходов.



Введение

Введение

Предпосылки создания серии руководств

Всемирная организация здравоохранения посвятила Всемирный день здоровья 2004 года вопросу безопасности дорожного движения. В этот день в более чем 130 странах проводились мероприятия по повышению уровня осведомленности населения о дорожно-транспортном травматизме, стимулированию разработки новых программ по безопасности дорожного движения и совершенствованию существующих инициатив. В этот же день ВОЗ и Всемирный банк совместно выпустили «Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», освещающий растущую пандемию дорожно-транспортного травматизма. В докладе подробно рассматриваются фундаментальные концепции предупреждения дорожно-транспортного травматизма, оказываемое ими воздействие, основные причины и факторы риска ДТП, а также доказавшие свою эффективность стратегические меры. В заключение представлены шесть важных рекомендаций, которым могут следовать страны, желающие улучшить безопасность дорожного движения.

Рекомендации по предупреждению дорожно-транспортного травматизма, представленные во всемирном докладе:

1. Определение ведущего правительственного органа, отвечающего за работу в области безопасности дорожного движения, в национальном масштабе.
2. Оценка проблем, политики, общественных институтов и возможностей, касающихся дорожно-транспортного травматизма.
3. Подготовка национальной стратегии и плана действий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.
4. Распределение финансовых и кадровых ресурсов для решения проблемы.
5. Реализация конкретных мероприятий по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, минимизации травматизма и его последствий и оценке результатов этих мероприятий.
6. Поддержка развития национальных возможностей и международного сотрудничества.

В докладе отмечается, что любые действия по предупреждению дорожно-транспортного травматизма, предпринимаемые в той или иной стране, должны базироваться на надежных научных данных, соответствовать культурной среде и проходить испытания на местах. Тем не менее в пятой рекомендации доклада указывается, что существует несколько примеров «передового опыта» – уже испытанных и проверенных методов, – которые при небольших расходах могут быть реализованы в большинстве стран. В их число входят такие стратегические меры, учитывающие основные факторы риска в области дорожно-транспортного травматизма, как:

- принятие законов, требующих установки и использования детских удерживающих устройств и ремней безопасности для всех пассажиров автомобиля;
- требование использования шлемов водителями двухколесных транспортных средств;
- установление низких допустимых пределов концентрации алкоголя в крови (КАК) и определение соответствующих правоприменительных мер;
- установление ограничения скорости и введение соответствующих правоприменительных мер;

- управление существующей дорожно-транспортной инфраструктурой с целью повышения безопасности дорожного движения.

Через неделю после Всемирного дня здоровья 14 апреля 2004 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию, призывающую к привлечению большего внимания и ресурсов к деятельности по повышению дорожной безопасности. В резолюции указывается, что система Организации Объединенных Наций должна поддерживать усилия по разрешению глобального кризиса в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В то же время в ней отмечаются заслуги ВОЗ и Всемирного банка в подготовке «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма». В резолюции также выдвинуто предложение о назначении ВОЗ, работающей в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями ООН, на роль координатора дорожно-транспортных вопросов в рамках системы Организации Объединенных Наций.

После получения мандата Генеральной Ассамблеи ООН ВОЗ помогла создать сеть, включающую ООН и другие организации по безопасности дорожного движения, в настоящее время именуемую «Сотрудничество ООН по безопасности дорожного движения». Члены этой группы согласовали общие цели коллективной работы и, в первую очередь, уделяют внимание шести рекомендациям, данным во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма».

Непосредственным результатом этого сотрудничества стало создание неофициальной ассоциации, в которую вошли ВОЗ, Всемирный банк, фонд ФИА «Автомобиль и общество» и Глобальное партнерство по безопасности на дорогах. В настоящее время данная ассоциация работает над созданием серии руководств «передового опыта», освещающих вопросы, поставленные во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма». Этот проект возник благодаря большому количеству запросов о руководстве по реализации указанных в докладе рекомендаций, направляемых в ВОЗ и Всемирный банк исполнительными органами безопасности дорожного движения по всему миру, особенно работающими в странах с низким и средним уровнем доходов.

Эти руководства предназначены для правительств, неправительственных организаций и исполнительных органов безопасности дорожного движения в широком смысле. Написанные в доступной форме, эти руководства предлагают практические шаги по реализации каждой рекомендации способом, определяемым как передовой опыт, при этом четко определяя функции и обязанности всех участников.

Все руководства имеют общий формат, который применялся в подобном документе об использовании ремней безопасности и был разработан фондом ФИА «Автомобиль и общество» в 2004 году. Несмотря на то что руководства предназначены главным образом для стран с низким и средним уровнем дохода, они применимы к широкому кругу стран и различным уровням безопасности дорожного движения. В каждом руководстве содержатся результаты исследований, проведенных в развитых и развивающихся странах.

Во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» отстаивается комплексный системный подход к безопасности дорожного движения, включающий триаду «человек – автомобиль – дорога». Его отправной точкой является положение, согласно которому для эффективного разрешения проблемы дорожно-транспортного травматизма необходимо разделить сферы ответственности правительства, промышленности, неправительственных и международных организаций. Кроме того, для обеспечения эффективности системы безопасности дорожного движения необходимо,

чтобы соответствующие секторы, включая транспорт, здравоохранение, директивные и правоохранительные органы, взяли на себя обязательства и оказывали содействие в этой сфере. Данные руководства отражают точку зрения, приведенную в докладе; они также отстаивают системный подход и предназначены для исполнителей целого ряда секторов.

Предпосылки создания руководства об управлении транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

С какой целью было разработано данное руководство?

Участники дорожного движения, находящиеся под воздействием алкоголя, подвержены значительно большему риску попасть в аварию. Результаты исследований, проведенных в странах со средним и низким уровнем доходов, показали, что алкоголь присутствовал в крови 4-69% пострадавших водителей, 18-90% пострадавших в авариях пешеходов и 10-28% пострадавших водителей двухколесных ТС (1).

Программы, направленные на решение данной проблемы, доказали свою эффективность в отдельных странах, где в их рамках были приняты законодательные и правоохранительные меры. Целью настоящего руководства является предоставление исполнителям мер по безопасности дорожного движения практических советов, касающихся реализации таких программ.

Целевая аудитория

Руководство предоставляет практические советы странам, которые стремятся на местном или национальном уровне сократить количество ДТП, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. Оно предназначено для правительств, неправительственных организаций и исполнителей мер по безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов, в которых алкоголь употребляет большая часть населения. Список возможных пользователей может меняться в зависимости от страны и ее текущей ситуации с учетом модели потребления алкоголя и деятельности по обеспечению дорожной безопасности, но он будет включать:

- директивные органы и ответственные лица;
- представителей судебной власти;
- политиков;
- сотрудников полиции;
- специалистов в сфере дорожной безопасности;
- специалистов в сфере здравоохранения;
- производителей, поставщиков и розничных торговцев алкогольными напитками, владельцев кафе, ресторанов и т.п. с продажей спиртного и помещений для приемов и встреч с подачей бесплатных напитков;
- работодателей государственного и частного секторов;
- неправительственные организации;
- персонал страховых компаний;
- учителей школ и колледжей;
- исследователей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- инструкторов по вождению.

Несмотря на то что руководство ориентировано в основном на страны с низким и средним уровнем доходов, недостаточной законодательной базой и малым количеством

соответствующих программ, оно может представлять интерес и для экономически развитых стран.

Какие аспекты охватывает руководство и как следует им пользоваться?

Для достижения снижения количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, требуется систематическая поэтапная работа.

Настоящее руководство помогает пользователям определить, какие мероприятия являются наиболее приемлемыми в текущей ситуации в их стране, а также предоставляет практические советы по воплощению их в жизнь. Помимо технических мероприятий, которым уделяется особое внимание, в руководстве также описываются организационные структуры, необходимые для успешной реализации программ, направленных на снижение количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Какие аспекты охвачены?

Модуль 1 поясняет, **почему необходимо принятие мер в отношении дорожно-транспортных аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.** В нем описывается влияние алкоголя на способность водителя управлять транспортным средством.

В Модуле 2 рассмотрен процесс **оценки ситуации в стране с точки зрения моделей потребления алкоголя и его влияния на возникновение ДТП.** В этом разделе приводятся данные, необходимые для оценки проблемы и выявления пробелов в имеющихся механизмах ее разрешения.

Модуль 3 посвящен **разработке и реализации программы по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения и ряда мер,** включая законы и правоприменительную деятельность, пропагандистские кампании и соответствующие медицинские меры реагирования в случае возникновения аварий. В нем рассказано, как заручиться политической и общественной поддержкой программы путем создания рабочей группы из представителей заинтересованных сторон, а также приведен алгоритм составления плана действий, в котором определяется проблема, ставятся задачи, временные рамки, цели и производится оценка необходимых ресурсов.

Модуль 4 посвящен **оценке воздействия той или иной программы относительно достижения поставленных в ней задач.** Сюда входит определение данных, которые необходимо собрать до начала кампании.

Результаты исследований включены в руководство в форме текста, заключенного в рамку. Эти примеры были отобраны для иллюстрации процессов, результатов и опыта большого количества стран, отражающих региональные, культурные и социально-экономические особенности.

Как следует пользоваться этим руководством?

Данное руководство не является нормативным документом, изложенную в нем информацию следует адаптировать к текущим потребностям конкретной страны. В каждом модуле представлены блок-схемы и контрольные таблицы, которые помогают читателю оценить ситуацию в своей стране применительно к авариям, связанным с вождением в состоянии алкогольного опьянения, и выбрать наиболее эффективные для ее

улучшения мероприятия. В целях облегчения процесса использования соответствующих разделов руководства оно разделено на модули.

Пользователю предлагается прочитать все руководство, хотя для определенных стран отдельные разделы могут оказаться более подходящими, чем для других. Тем не менее, возможно, все читатели получат пользу от ознакомления с Модулем 2, который помогает оценить ситуацию в их странах, а затем — выбрать соответствующие мероприятия. Выбор, сделанный на этом этапе, определит, какие из оставшихся разделов будут наиболее полезными.

Каковы ограничения настоящего руководства?

Настоящее руководство не предоставляет исчерпывающую информацию по рассматриваемой теме. В нем использован опыт людей, внесших свой вклад в разработку практических, эффективных мероприятий, направленных на предотвращение аварий, связанных с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Вполне могут существовать эффективные мероприятия, которые не нашли своего отражения в настоящем руководстве.

В силу того, что настоящий документ направлен в первую очередь на предоставление рекомендаций странам, находящимся на ранних этапах разработки и реализации программ по предотвращению аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, в нем отсутствует подробная информация по общим проблемам, связанным с употреблением алкоголя.

Особое внимание в руководстве уделяется трем основным темам: законам об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, правоприменительным мерам и просвещению населения. Другие возможные меры, например, «антиалкогольные блокираторы» (устройства, которые устанавливаются на транспортное средство для предотвращения управления им в нетрезвом виде), находящиеся в стадии разработки и испытаний в некоторых экономически развитых странах, в настоящем руководстве не рассматриваются.

Каким образом было разработано это руководство?

Руководство построено на основе стандартного формата, разработанного четырьмя партнерскими организациями — ГПБД, ВОЗ, Всемирным банком и фондом ФИА «Автомобиль и общество», а его проверка осуществлялась внешними экспертами. Предполагалось, что формат будет не жестким, а предоставит гибкую структуру, которая, по возможности, унифицирует серию руководств по форме и подходу к рассмотрению проблем.

Консультативный комитет экспертов из различных партнерских организаций наблюдал за разработкой каждого руководства и предоставлял консультации по содержанию. Затем небольшой редакционный комитет по каждому руководству координировал его техническое содержание.

Основные принципы настоящего руководства были разработаны ГПБД, в качестве руководителя проекта, при дополнительной поддержке со стороны Всемирного банка и ВОЗ. Проект руководства был составлен группой Австралийского дорожно-исследовательского центра (АДИЦ) и Лаборатории транспортных исследований (Великобритания) по контракту с ГПБД. Технические разделы документа были подготовлены организациями или отдельными лицами, компетентными в соответствующей области.

Впоследствии эти люди составляли краткое содержание своих разделов, делали обзор соответствующей литературы и обновляли техническое содержание с целью отражения последних научных воззрений на передовой опыт. Руководство прошло двухэтапную экспертную оценку, и почти окончательный проект был тщательно обсужден на двух семинарах с представителями исполнительных органов в Индии, после чего были внесены дополнительные изменения.

Распространение руководства

В настоящее время данное руководство переводится на наиболее распространенные языки мира, а странам-пользователям предлагается перевести документ на местные языки. Руководство будет широко распространяться по каналам распределения всех четырех организаций, участвующих в подготовке серии руководств.

Руководство доступно для бесплатного скачивания в формате PDF на веб-сайтах всех партнерских организаций. Посетите веб-сайт ГПБД: www.grsproadsafety.org

Как получить дополнительные копии

Дополнительные копии настоящего руководства можно заказать по адресу:
Глобальное партнерство по безопасности на дорогах
для передачи Международной федерации обществ Красного Креста и Красного
Полумесяца
П/я 37217
Chemin des Crêts
CH-1211 Geneva 19
Швейцария

Электронный адрес: grsp@ifrc.org

Ссылки

- 1 Otero W, Zwi AB. *Alcohol-related traffic injuries and fatalities in developing countries: a critical review of literature*. London, Health Policy Unit, Department of Public Health, London School of Hygiene and Tropical Medicine, 1995.
- 2 Peden M et al., eds. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004.

Why is a drinking and driving

Почему необходима программа по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения?

Почему
ВС

1.1	Аварии, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения, во всем мире	23
1.1.1	Вариации аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, в разных странах	24
1.1.2	Экономические последствия аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения	25
1.2	Почему вождение в состоянии алкогольного опьянения является проблемой?	26
1.2.1	Воздействие алкоголя на вождение	26
1.2.2	Влияние алкоголя на уровень риска возникновения аварии	27
1.2.3	Воздействие алкоголя на этапе после аварии	28
1.2.4	Как измеряется содержание алкоголя?	29
1.3	Кто подвержен наибольшему риску?	31
1.3.1	Демографические характеристики водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения	31
1.3.2	Модели отношений водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения	32
1.3.3	Модели потребления алкоголя в различных регионах мира	33
1.3.4	Характеристики жертв ДТП	34
1.4	Каким образом можно сократить количество аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения?	35
	Краткий обзор	38
	Ссылки	39

В настоящем модуле представлена общая информация о проблеме аварий, связанных с управлением транспортным средством (ТС) в состоянии алкогольного опьянения, в мире в целом, а также даны обоснования мер, направленных на снижение количества таких аварий. Приведенная информация является важным инструментом убеждения политических лидеров и общественности в необходимости поддержки программы по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения.

Структура разделов в данном модуле построена следующим образом:

- **1.1 Аварии, связанные с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, в мире в целом.** Модуль начинается с описания проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения, как основной причиной смертности и травматизма.
-
- **1.2 Почему управление ТС в состоянии алкогольного опьянения является проблемой?** В данном разделе разъясняется значение термина «алкоголь», рассматривается влияние алкоголя на способность управления транспортным средством, диагностирование, лечение и реабилитацию лиц, попавших в автомобильную аварию, показана взаимосвязь между потреблением алкоголя водителями ТС и возникновением дорожно-транспортных происшествий.
- **1.3 Кто подвержен наибольшему риску?** В данном разделе кратко рассматриваются некоторые основные характеристики и факторы риска при управлении ТС в состоянии алкогольного опьянения, а также освещаются масштабы и модели потребления алкоголя, распространенные во всем мире.
- **1.4 Каким образом можно сократить количество аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения?** Этот модуль является завершающей частью, в которой рассматриваются основные сферы решения проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения, включающие в себя законодательство, просвещение и пропаганду. Каждая из этих областей будет подробно рассматриваться в последующих модулях.

Как уже упоминалось во Введении, настоящее руководство нацелено только на решение проблемы управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, хотя алкоголь также играет большую роль в наездах ТС на пешеходов. Впрочем, многие принципы и технические рекомендации, представленные в руководстве, одинаково касаются водителей автомобилей, мотоциклистов и велосипедистов, а также пешеходов.

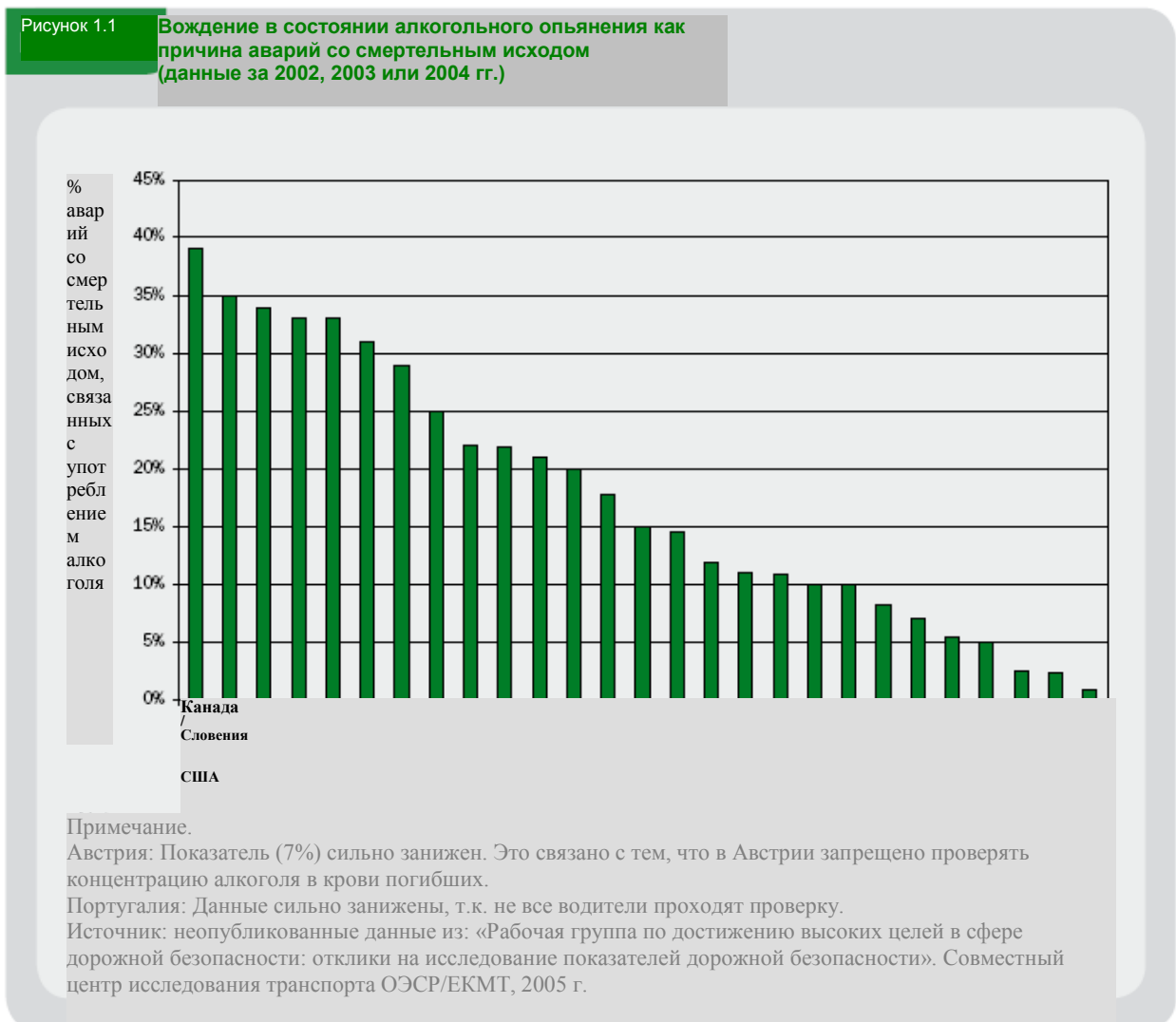
1.1 Аварии, связанные с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, во всем мире

За исключением немногих стран, в которых алкоголь запрещен, во всем мире воздействие алкоголя является важным фактором, влияющим как на уровень риска возникновения дорожно-транспортного происшествия (ДТП), так и на тяжесть и последствия травм, полученных при ДТП. Частота случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения в разных странах варьируется, но проводившиеся на протяжении последних десятилетий исследования показали, что нетрезвые водители подвержены значительно большему риску стать участниками ДТП по сравнению с водителями, не употреблявшими алкоголь.

1.1.1 Вариации аварий, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, в разных странах

В большинстве экономически развитых стран около 20% погибших в результате ДТП водителей имели повышенное содержание алкоголя в крови (1), т.е. концентрация алкоголя в крови (КАК) превышала допустимый законом предел. Для сравнения, исследования в странах со средним и низким уровнем доходов показали, что в среди погибших в ДТП водителей 33-69% были в нетрезвом состоянии, а среди раненых доля таких водителей составляла от 8 до 29%.

На рисунке 1.1 представлен обзор роли алкоголя в авариях со смертельным исходом в отдельных странах



В некоторых странах применяются усовершенствованные системы мониторинга фактора алкогольного опьянения во всех авариях. Кроме того, определения аварии, связанной с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, могут различаться в разных странах так же, как и пределы КАК и требования о проверке лиц, пострадавших в ДТП, на содержание алкоголя в крови. В силу этого трудно провести прямое сравнение между разными странами. С учетом этих сложностей, результаты исследований в подборке стран показывают, что:

- в Южной Африке 26-31% пострадавших водителей имели уровень КАК, превышающий установленный в стране предел — 0,08 г/100 мл (2);

- в Таиланде около 44% пострадавших в ДТП водителей имели уровень КАК 0,10 г/100 мл или выше (3), в то время как результаты исследования 1000 аварий по вине мотоциклистов показали, что употребление алкоголя водителями стало причиной 36% этих аварий (4);
- в Бангалоре (Индия) причиной 28% аварий с участием мужчин старше 15 лет было употребление ими алкоголя (5);
- в Колумбии 34% автомобильных аварий со смертельным исходом и 23% аварий с участием мотоциклистов со смертельным исходом связаны с превышением ими скорости и/или употреблением алкоголя (6);
- в Сансае и Дарари (Непал) 17% ДТП произошло по вине нетрезвых водителей, среди которых 50% были велосипедисты, 28% — мотоциклисты, 17% — погонщики гужевых повозок и 5% — водители грузовиков (7);
- в Соединенных Штатах Америки ежегодно полмиллиона человек получают травмы и 17 000 погибают в авариях, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения; почти 40% всех смертей молодых людей в ДТП напрямую связаны с употреблением алкоголя (8);
- в Швеции, Нидерландах и Великобритании доля погибших водителей с повышенным уровнем КАК составляет около 20%, хотя допустимый законом уровень в этих странах значительно различается – 0,02 г/100 мл, 0,05 г/100 мл и 0,08 г/100 мл соответственно (9).

БЛОК 1.1 — Связанные с употреблением алкоголя дорожно-транспортные происшествия со смертельным исходом в Южной Африке

Согласно данным национальной южноафриканской системы мониторинга травматизма и смертности, в 2001 году был зарегистрирован 25 361 смертельный случай в результате травм. Это составляет примерно 35% от всех случаев неестественной смерти в Южной Африке в этом году. Число смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий составило 27% от общего количества смертей в результате травм.

Пешеходы явились группой участников дорожного движения, которые погибали наиболее часто (37,3%), за ними следуют пассажиры автомобилей (17,4%), водители (14,0%) и мотоциклисты и велосипедисты (3,1%).

Употребление алкоголя является основным фактором риска для всех типов смертей в результате травм в ДТП в Южной Африке. Проверки уровня КАК были проведены в 2 372 случаях (или 34,6%) из 6 859 смертей в результате дорожно-транспортных происшествий. Более чем в половине (51,9%) всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий было выявлено превышение уровня КАК, а в 91% этих положительных случаев проб уровень КАК составил 0,05 г/100 мл или выше.

Концентрация алкоголя в крови (в г/100 мл)

	Ноль %	0,01—0,04 %	0,05—0,14 %	0,15—0,24 %	≥0,25 %
Пешеходы	37,5	5,4	12,0	20,5	24,7
Пассажиры	62,6	4,7	14,0	13,7	5,0
Водители	48,2	5,3	18,2	18,8	9,5
Мотоциклисты и велосипедисты	61,3	3,2	15,1	14,0	6,5

У погибших пешеходов также был выявлен самый высокий уровень КАК (0,20 г/100 мл). Более чем 50% погибших водителей имели повышенный уровень КАК, а средний уровень КАК у водителей составил 0,17 г/100 мл, что более чем в три раза превышает допускаемый действующим законодательством Южной Африки уровень для вождения (0,05 г/100 мл).

Источник: (1)

1.1.2 Экономические последствия аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения

Имеется очень мало данных о затратах, возникающих в результате аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. ВОЗ располагает информацией о расходах, связанных с хроническим употреблением алкоголя во многих странах (10), но расходы, связанные с получением травм в ДТП, отдельно не представлены. В Соединенных Штатах Америки общие экономические издержки, связанные с ДТП, в 2000 году составили 230,6 миллиардов долл. США, при этом расходы, возникшие в результате аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, составили 51,1 миллиардов долл. США или 22% всех экономических издержек. Однако прямое сравнение США и развивающихся стран невозможно из-за имеющихся различий в транспортной инфраструктуре, стандартах безопасности, уровне автомобилизации и экономической демографии.

Применив текущие данные по частоте аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, в развивающихся странах к суммам общих расходов по дорожно-транспортным происшествиям в этих странах (указанным во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма»), можно получить надежные оценки (1). Например, в Южной Африке было подсчитано, что употребление алкоголя является причиной 31% аварий без смертельного исхода. В результате сравнения этой цифры с приблизительной суммой расходов на больничное обслуживание, связанное с ДТП, в Южной Африке, которые, согласно данным доклада ВОЗ, составляют 46,4 млн. долл. США, мы получим сумму общих издержек, выплачиваемых в систему здравоохранения при авариях, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, равную примерно 14 млн. долл. США.

В Таиланде общие расходы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, были оценены в 3 млрд. долл. США (11). Последние оценки фактора алкоголя в этой стране показывают, что не менее 30% аварий связаны с употреблением алкоголя, что приводит к расходам в Таиланде на сумму около 1 млрд. долл. США.

1.2 Почему вождение в состоянии алкогольного опьянения является проблемой?

Алкоголь выполняет много функций в жизни общества и имеет культурное, религиозное и символическое значение во многих странах. В то же время он является наркотиком с токсическим действием и другими опасными последствиями, такими как интоксикация и зависимость.

1.2.1 Воздействие алкоголя на вождение

Что такое алкоголь?

Термин «алкоголь» в своем исходном определении означает «этиловый спирт или этанол», жидкость, получаемая в результате дрожжевого брожения сахара, но в разговорной речи он обычно означает «напиток, например, пиво, вино или виски, который может опьянить человека».

Источник: Collins English Dictionary

Непосредственное воздействие алкоголя на мозг, по своему характеру оказывает либо подавляющее, либо возбуждающее, в зависимости от количества употребленного алкоголя (см. Таблицу 1.1). В любом случае алкоголь приводит к нарушениям, которые

увеличивают вероятность возникновения аварии, так как он притупляет рассудок, увеличивает время реакции, снижает бдительность и остроту зрения. С точки зрения физиологии, алкоголь понижает кровяное давление, подавляет сознательность и дыхание. Алкоголь также имеет обезболивающие и общие анестезирующие свойства.

Алкоголь может притуплять рассудок и увеличивать риск возникновения аварии даже при сравнительно низком уровне КАК. Однако по мере повышения уровня КАК последствия усугубляются: замедляется скорость реакции, ухудшается зрение. Помимо прямого воздействия на вероятность возникновения аварий, алкоголь оказывает влияние и на другие аспекты безопасности водителей, такие как использование ремней безопасности, защитных шлемов и выбор скорости. Хотя подробное рассмотрение наркотиков, помимо алкоголя, в настоящем руководстве намеренно опущено, употребление алкоголя, ввиду его способности к растормаживанию, зачастую связано с употреблением других наркотиков, которые могут влиять на способность управления транспортным средством (12).

1.2.2 Влияние алкоголя на уровень риска возникновения аварии

Нарушения, вызываемые употреблением алкоголя, оказывают значительное воздействие на уровень риска возникновения аварии для водителей автомобилей, мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов; алкоголь обычно указывается в отчетах в качестве одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий в странах с высоким уровнем автомобилизации.

Водители, употреблявшие алкоголь перед поездкой, подвержены гораздо большему риску стать участниками ДТП, чем водители, в крови которых алкоголь отсутствует, а с увеличением концентрации алкоголя в крови степень этого риска быстро возрастает (см. Блок 1.1). Для мотоциклистов, имеющих КАК более 0,05 г/100 мл, уровень риска стать участниками ДТП возрастает в 40 раз по сравнению с мотоциклистами, в крови которых КАК равняется нулю (14).

Таблица 1.1 Воздействия КАК на тело и способности водителей

КАК (г/100 мл)	Воздействие на организм
0,01—0,05	Увеличение частоты пульса и дыхания
	Снижение эффективности функционирования различных центров мозга
	Противоречивые воздействия на поведение
	Притупление рассудка и заторможенность
	Умеренно приподнятое настроение, расслабление и удовольствие
0,06—0,10	Физиологическое расслабление почти всех систем
	Пониженный уровень внимания и бдительности, замедленные реакции, нарушение координации и снижение силы мышц
	Снижение способности принимать рациональные решения или выносить трезвые суждения
	Увеличение беспокойства и подавленность
	Снижение уровня терпимости
0,10—0,15	Резкое замедление реакций
	Нарушение равновесия и телодвижений
	Нарушение некоторых функций зрения
	Невнятная речь

Почему необходима программа по снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения?

	Рвота, особенно если этот КАК достигается быстро
0,16—0,29	Серьезные сенсорные нарушения, включая снижение уровня осознанности внешних стимуляторов
	Серьезные моторные нарушения, например, шатание или падения
0,30—0,39	Помрачение сознания и отсутствие реакций
	Потеря сознания
	Анестезия, сравнимая с анестезией при операции
	Смерть (во многих случаях)
0,40 и выше	Бессознательное состояние
	Остановка дыхания
	Смерть, обычно из-за остановки дыхания

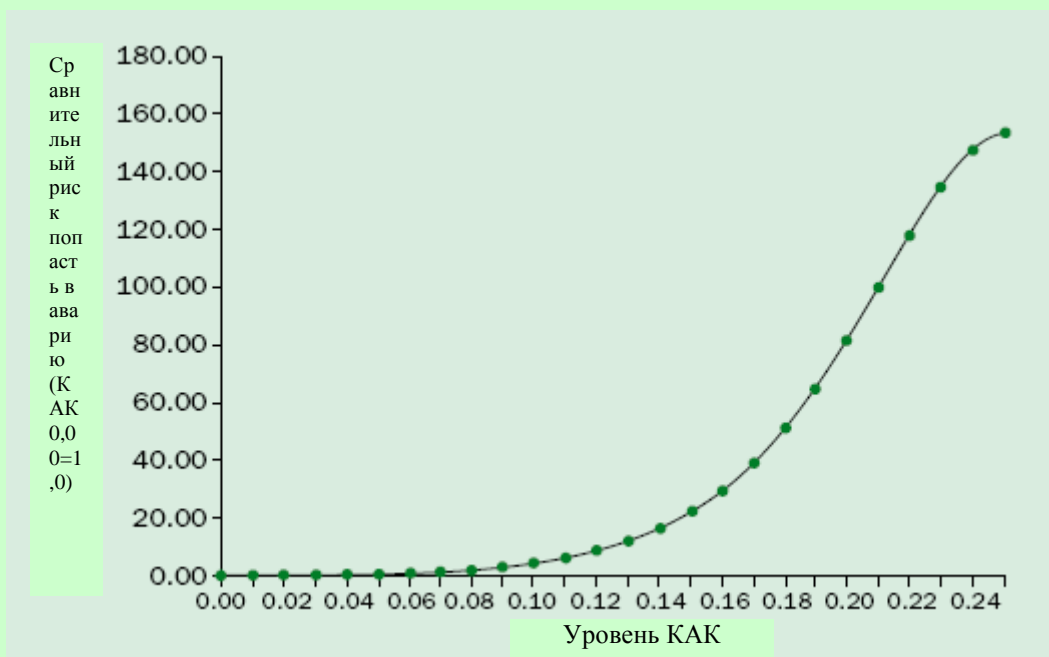
Источник: (13)

БЛОК 1.2 — Риск для нетрезвого водителя стать участником ДТП, регистрируемого полицией

В 1964 г. в Мичигане (США) было проведено исследование методом случай-контроль, известное как исследование в г. Гранд-Рэпидс (15). Оно показало, что водители, употреблявшие алкоголь, подвержены гораздо большему риску стать участником ДТП, чем водители, в крови которых алкоголь отсутствует, а с увеличением концентрации алкоголя в крови степень этого риска быстро возрастает. Эти результаты были подтверждены и уточнены после проведения исследований в 1980-х, 1990-х и в 2002 гг. (16—18). Результаты этих исследований послужили основой для установления допустимых ограничений на содержание алкоголя в крови и в выдыхаемом воздухе во многих странах во всем мире.

Эти исследования выявили, что сравнительный уровень риска попасть в аварию начинает значительно возрастать при концентрации алкоголя в крови 0,04 г/100 мл, при 0,10 г/100 мл риск попасть в аварию, по сравнению с водителями, не имеющими алкоголя в крови, возрастает примерно в 5 раз, а при КАК 0,24 г/100 мл риск попасть в аварию возрастает более чем в 140 раз, по сравнению с водителями, не имеющими алкоголя в крови (см. Рисунок 1.2).

Рисунок 1.2: Примерный относительный уровень риска смертельного исхода для водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, по категориям возраста и пола, в авариях с участием одного автомобиля



Источник: (18)

1.2.3 Воздействие алкоголя на этапе после аварии

Из предыдущего раздела ясно, что алкоголь ухудшает способность управления транспортным средством, увеличивая, таким образом, риск возникновения дорожно-транспортного столкновения. Однако следует помнить, что алкоголь также оказывает негативное воздействие на водителя после аварии. Обзор этих последствий представлен в Блоке 1.3.

БЛОК 1.3 — Почему следует определять уровень концентрации алкоголя в крови пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях?

- Алкогольная интоксикация усложняет процесс диагностирования и определения терапии для пациента.
 - Воздействие алкоголя может имитировать симптомы травмы головы.
 - Алкогольная интоксикация предрасполагает пациента к получению более тяжелых травм.
 - Пациенты в состоянии алкогольной интоксикации могут не сообщить о боли или болезненных ощущениях.
 - Алкоголь может взаимодействовать с медикаментами, особенно с болеутоляющими и седативными препаратами.
 - Алкогольная интоксикация может осложнить хирургическую операцию и повлиять на выбор анестезиологом анестезирующего средства.
- Алкоголь обостряет скрытые хронические заболевания.
 - Пациенты, имеющие проблемы с алкоголем, могут иметь медицинские и/или психиатрические показания, которые могут осложнить их лечение.
 - Алкогольная интоксикация может обострить такие латентные нарушения здоровья, как заболевание сердца, пониженное свертывание крови и инфекционные заболевания.
- Алкоголь увеличивает риск возникновения рецидивов.
 - Пациенты, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения в момент получения травмы, впоследствии подвержены большому риску получения повторных травм.
 - Среди нетрезвых водителей-нарушителей многие повторно нарушают закон.
- Алкоголь осложняет последствия.
 - Находящиеся в состоянии интоксикации пациенты подвержены повышенному риску возникновения осложнений во время выздоровления, особенно с точки зрения инфекций, таких как пневмония.

1.2.4 Как измеряется содержание алкоголя?

Концентрация алкоголя в крови является основным фактором в определении взаимосвязи между употреблением алкоголя и дорожно-транспортными происшествиями. Проведение исследований роли алкоголя в дорожно-транспортных происшествиях требует разделения аварий на те, в которых алкоголь явился причиной, и на те, в которых алкоголь причиной не являлся. Хотя зачастую трудно выделить конкретную причину или причины аварии, решение о том, связана ли авария с употреблением алкоголя, часто основывается на уровне концентрации алкоголя, если таковой обнаружен, в крови участников дорожно-транспортного происшествия.

Количество содержащегося в крови алкоголя может быть измерено путем проверки небольшого образца крови, мочи или выдыхаемого воздуха. Количество алкоголя в крови выражается в КАК. КАК обычно измеряется в:

- *граммах* алкоголя на 100 миллилитров крови (г/100 мл);
- *миллиграммах* алкоголя на 100 миллилитров крови (мг/100 мл);
- *граммах* алкоголя на децилитр (г/дл);
- *миллиграммах* алкоголя на децилитр (мг/дл);
- или в других подходящих единицах измерения.

Разрешенный законом уровень КАК для водителей различается в разных странах и в разных штатах по всему миру, варьируясь от 0,02 г/100 мл до 0,10 г/100 мл (см. Таблицу 1.2).

В последующей части настоящего руководства КАК указывается в *граммах* алкоголя на 100 миллилитров крови.

Таблица 1.2 Предельно допустимые уровни концентрации алкоголя в крови (КАК) для водителей по странам или регионам

Национальный или региональный уровень	КАК (г/100 мл)	Национальный или региональный уровень	КАК (г/100 мл)
Австралия	0,05	Люксембург	0,05
Австрия	0,05	Нидерланды	0,05
Бельгия	0,05	Новая Зеландия	0,08
Бенин	0,08	Норвегия	0,05
Ботсвана	0,08	Португалия	0,05
Бразилия	0,08	Российская Федерация	0,02
Канада	0,08	Южная Африка	0,05
Кот-д'Ивуар	0,08	Испания	0,05
Чешская Республика	0,05	Свазиленд	0,08
Дания	0,05	Швеция	0,02
Эстония	0,02	Швейцария	0,08
Финляндия	0,05	Уганда	0,15
Франция	0,05	Великобритания	0,08
Германия	0,05	Объединенная Республика Танзания	0,08
Греция	0,05	Соединенные Штаты Америки*	0,10 или 0,08
Венгрия	0,05	Замбия	0,08
Ирландия	0,08	Зимбабве	0,08
Италия	0,05		
Япония	0,00		
Лесото	0,08		

* Определяется законодательством штата

Источник: (1)

В отличие от КАК концентрация паров алкоголя в выдыхаемом воздухе (КПАВВ) указывается как вес алкоголя в граммах в 210 литрах выдыхаемого воздуха или измеряется в миллиграммах в 210 миллилитрах выдыхаемого воздуха. Известна взаимосвязь между КПАВВ и КАК, которая используется для соотнесения результатов тестирования на КПАВВ и КАК, что позволяет установить уровень интоксикации.

Содержание алкоголя в крови может быть измерено непосредственно в больничной лаборатории. Как правило, при проведении обследований правоохранительными органами КАК определяется по концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе (КПАВВ), измеряемой с помощью устройства, обычно именуемого алкогально-респираторная трубка (обратите внимание, что в различных приборах могут использоваться различные переводные коэффициенты для соотнесения КПАВВ и КАК).

Существует точное соответствие между концентрацией алкоголя в крови и концентрацией паров алкоголя в выдыхаемом воздухе (20). Благодаря удобству выполнения в дорожных условиях, обычно измеряется концентрация паров алкоголя в выдыхаемом воздухе.

Уровень алкогольной интоксикации также может определяться компетентным медицинским персоналом аварийных служб по клиническим признакам и симптомам.

ПРИМЕЧАНИЕ

Доказательство влияния алкоголя, определенного по степени опьянения

В Международной классификации болезней (версия 10) уровни алкогольной интоксикации классифицируются следующим образом:

- **алкогольная интоксикация легкой степени** — запах алкоголя в выдыхаемом воздухе, небольшие поведенческие нарушения в действиях и реакциях или небольшие затруднения в координации;
- **алкогольная интоксикация средней степени** — запах алкоголя в выдыхаемом воздухе, умеренные поведенческие нарушения в действиях и реакциях или умеренные затруднения в координации;
- **алкогольная интоксикация тяжелой степени** — серьезные нарушения в действиях и реакциях, сильные затруднения в координации или нарушение способности сотрудничать;

алкогольная интоксикация очень тяжелой степени — тяжелые нарушения в действиях и реакциях, очень сильные затруднения в координации или потеря способности сотрудничать.

Источник: (21)

1.3 Кто из участников дорожно-транспортного происшествия, связанного с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, подвержен наибольшему риску?

Участники дорожного движения, совершающие нарушение впервые или повторно и имеющие очень высокий уровень КАК, составляют группы, подверженные наибольшему риску, связанному с вождением в состоянии алкогольного опьянения. В рамках исследований группы участников дорожного движения, подверженных высокому риску, обычно классифицируются согласно демографическим характеристикам или моделям их отношений.

1.3.1 Демографические характеристики водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

В результате ряда исследований с точки зрения демографических характеристик возникает целостное представление о водителях, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения (22). Эти водители характеризуются следующими параметрами:

- мужчины;
- в возрасте от 18 до 24 лет;
- из низких социально-экономических слоев;
- одинокие или разведенные;

Почему необходима программа по снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения?

- рабочих профессий;
- с низким уровнем образования и ограниченной грамотностью;
- с низкой самооценкой.

Для сравнения, было выявлено, что мотоциклисты с уровнем КАК выше допустимого предела в 0,05 г/100 мл в штате Виктория (Австралия) по сравнению с мотоциклистами, у которых КАК ниже допустимого предела (21), являются:

- мужчинами;
- в возрасте от 26 до 40 лет;
- с опытом вождения 10-20 лет;
- не пользующиеся при вождении защитными шлемами;
- не имеющие водительских прав.

В том же исследовании австралийцы выяснили, что нетрезвые пешеходы, как правило, являются мужчинами в возрасте от 31 до 59 лет (23). Никакие другие характеристики не позволяют провести четких различий между пьяными и трезвыми пешеходами-участниками ДТП.

ПРИМЕЧАНИЕ

Кто из участников дорожно-транспортного происшествия, связанного с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, подвержен наибольшему риску?

Водители и мотоциклисты с любым уровнем концентрации алкоголя в крови (КАК) выше нуля подвержены большему риску стать участником ДТП, чем те, у которых уровень КАК равен нулю.

Что касается водителей в целом, то по мере повышения КАК, начиная с нулевого уровня, риск стать участником ДТП начинает значительно возрастать при концентрации алкоголя в крови 0,04 г/100 мл.

Неопытные совершеннолетние молодые люди, управляющие транспортными средствами при уровне КАК равном 0,05 г/ 100 мл, в 2,5 раза больше подвержены риску стать участником ДТП по сравнению с более опытными водителями.

Было установлено, **что совершеннолетние молодые люди** в возрасте от 20 до 29 лет подвержены риску в три раза больше, чем водители в возрасте 30 лет и выше при любых уровнях КАК.

Водители-подростки в пять раз больше подвержены риску стать участником ДТП с летальным исходом по сравнению с водителями в возрасте 30 лет и выше при любых уровнях содержания алкоголя в крови.

Водители-подростки с уровнем КАК 0,03 г/100 мл, перевозящие **двух или более пассажиров**, были в 34 раза больше подвержены риску стать участниками ДТП по сравнению с водителями в возрасте 30 лет и выше, без алкоголя в крови, перевозящими одного пассажира.

Употребление алкоголя водителями подвергает риску жизни **пешеходов и водителей** моторизированных двухколесных транспортных средств.

Источник: адаптировано из (1)

1.3.2 Модели отношений водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

В ходе исследования в Австралии было выявлено, что население может быть разделено на 4 группы на основе трех основных факторов:

- страх быть замеченным при вождении в состоянии алкогольного опьянения;
- страх попасть в аварию;
- принятие допустимого уровня КАК в 0,05 г/100 мл (24).

Эти четыре группы характеризуются следующим образом:

- **«сторонники»**, которые очень боятся быть пойманными или попасть в аварию и для которых КАК 0,05 и соответствующие контрмеры являются в высшей степени приемлемыми; они выпили минимум на своем последнем «застолье»;
- **«находящиеся под давлением»**, которые также испытывают сильный страх, но для которых КАК 0,05 и правоприменительные меры менее приемлемы; они испытали социальное давление, заставившее их поддерживать товарищей при употреблении алкоголя;
- **«сдерживающиеся»**, которые испытывают меньший страх, но признают необходимость ограничения КАК 0,05 и контрмер;
- **«оппоненты»**, которые испытывают меньший страх быть пойманными или попасть в аварию и принимают КАК 0,05 и контрмеры в наименьшей степени; они много выпили на своем последнем «застолье» и чаще, чем представители других групп, фигурируют в отчетах о вождении в состоянии алкогольного опьянения.

По результатам исследования было сделано заключение, что «оппоненты» могут быть группой, подверженной самому высокому уровню риска стать участником ДТП, связанного с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, и их поведение труднее изменить.

1.3.3 Модели потребления алкоголя в различных регионах мира

Модели употребления алкоголя и количество случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения в мире значительно различаются. Во многих странах, где распространено употребление алкоголя, те, кто пьет, также управляют транспортными средствами. Понимание моделей употребления алкоголя и предотвращение опасного и вредного употребления спиртных напитков является ключевым фактором снижения общего вреда от алкоголя, включая ущерб от дорожно-транспортных аварий. Причины, влияющие на уровень потребления алкоголя в стране, определяются природными, социально-экономическими, религиозными, личными и поведенческими аспектами.

В «Глобальном докладе ВОЗ о положении дел с алкоголем 2004 г.» проанализировано число трезвенников, пьяниц и алкоголиков в различных странах, в результате чего были выявлены значительные различия (10). Например, доля трезвенников в общей совокупности взрослого населения, зарегистрированная в различных странах, варьируется от 2,5% в Люксембурге до 99,5% в Египте. Количество пьяниц (превышающих определенную дневную норму или количество, приличествующее поводу, или пьющих каждый день) варьируется от низкого показателя 1,4% в Индии до высокого показателя 31,8% в Колумбии.

Почему необходима программа по снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения?

Наряду с общим уровнем потребления, модели употребления алкоголя также оказывают влияние на количество случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения. На рисунке 1.3 показаны различия в моделях потребления алкоголя во всем мире в пределах от 1 (наименьший риск) до 4 (наибольший риск). Большая доля связанных с риском моделей потребления алкоголя приходится на страны с низким или средним уровнем доходов.

Рисунок 1.3 Модели потребления алкоголя в мире



Источник: (25)

БЛОК 1.4 — Вождение в состоянии алкогольного опьянения в Испании

В исследовании, проведенном в Испании, авторы проанализировали модели потребления алкоголя среди водителей. На основе данных, предоставленных самими водителями, более 60% из них указали, что регулярно употребляют алкоголь, и более 25% – употребляют алкоголь в опасных количествах. Респонденты, регулярно управляющие транспортными средствами, более склонны к употреблению алкоголя в больших количествах. Большинство пьющих водителей заявило о том, что они управляют автомобилем после употребления алкоголя, а 145 из них признались в вождении в состоянии опьянения в предыдущем году. Те, кто употреблял алкоголь, с большей вероятностью становились участниками ДТП.

Источник: (26)

1.3.4 Характеристики жертв ДТП

Аварии, связанные с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, часто характеризуются рядом следующих признаков.

Аварии с участием одного транспортного средства вследствие превышения скорости движения. Аварии, связанные с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, часто происходят в результате превышения скорости и съезда одного транспортного средства с проезжей части. Многие подобные аварии также приводят к тому, что ТС

врезается в неподвижный объект на обочине. В черте города это могут быть знаки или столбы с электропроводами, в сельской местности – деревья, мосты и ограждения.

Аварии в ночное время суток и/или выходные дни. Аварии, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения, наиболее часто случаются в ночное время суток (когда потребление алкоголя возрастает) и, как правило, в выходные дни или во время активного проведения досуга.

Повышенная степень тяжести травм частично связана с тем, что после аварии и получения травм наличие алкоголя в крови жертвы ограничивает степень и скорость восстановления после травм.

ПРИМЕЧАНИЕ

Алкоголь и степень тяжести травм в Бангалоре (Индия)

Согласно Национального института психического здоровья и нейронаук [НИПЗН] (Бангалор) 21% лиц, получивших травмы головного мозга в авариях, находились в это время под воздействием алкоголя (подтвержденный врачами диагноз), а 90% употребляли алкоголь в пределах трех часов до аварии. Пациенты с алкогольной интоксикацией получали больше травм и в более тяжелой форме, чем пациенты, не находящиеся в состоянии алкогольного опьянения. По сравнению с пациентами, не находящимися в состоянии алкогольного опьянения, большее количество пациентов с алкогольной интоксикацией нуждалось в хирургическом вмешательстве (8% и 5% соответственно) и в большей мере страдало от неврологических нарушений при выписке из больницы (13% и 9%).

Источник: (27)

Хотя большинство исследований ДТП, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, первоочередное внимание уделяется автомобильным авариям, для аварий мотоциклов, связанных с употреблением алкоголя, присущи те же самые признаки. Недавнее исследование в Таиланде (4) показало, что по сравнению с трезвыми мотоциклистами, мотоциклисты, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения, чаще попадают в аварии в ночное время суток. Их нетрезвое состояние являлось причиной большого количества аварий, связанных с проездом на красный сигнал светофора, невнимательностью, потерей контроля над управлением транспортным средством на ровных участках дорог и поворотах. Мотоциклисты, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения, в пять раз больше подвержены риску погибнуть, чем водители, не употребляющие алкоголь.

По сравнению со столкновениями с участием трезвых пешеходов, столкновения с участием пешеходов, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, чаще случаются:

- в темное время суток;
- в деловых или коммерческих кварталах;
- на дорогах, где ограничение скорости превышает 50 км/час;
- на участках внутриквартальной территории;
- в результате нарушения пешеходами правил дорожного движения (28).

1.4 Каким образом можно сократить количество аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения?

В последние несколько десятилетий развитые страны добились успеха в снижении количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения (см. Блок

Почему необходима программа по снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения?

1.5). Результаты этого опыта могут быть использованы для руководства при реализации программ в странах с низким и средним уровнем доходов, где алкоголь зачастую является важным фактором риска возникновения дорожно-транспортных происшествий. Однако следует признать, что в настоящее время страны с низким и средним уровнем доходов сталкиваются с рядом дополнительных проблем на дорогах, что свидетельствует о необходимости адаптации положительного опыта к конкретным условиям.

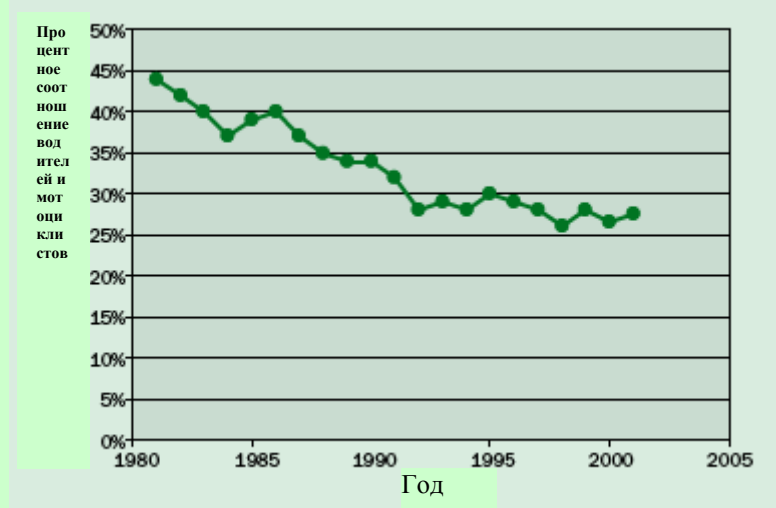
БЛОК 1.5 В Австралии снижается количество случаев управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

В середине 1970-х годов Австралия приступила к реализации постоянной программы, направленной на снижение количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Было собрано значительное количество исследовательской информации о воздействии алкоголя на организм человека, что привело к поддержке принятия закона, устанавливающего максимально допустимый уровень КАК для водителей. В Австралии отдельные штаты, действуя в рамках федеральной системы управления, несут ответственность за многие аспекты дорожной безопасности. Вследствие этого установленные законодательством нормы в разных штатах имеют свои особенности. Некоторые штаты установили предельно допустимый уровень КАК, равный 0,05, в то время как другие – 0,08.

В 1980-х годах, после принятия предельно допустимых норм, полиция провела широкомасштабные правоприменительные мероприятия по соблюдению этих ограничений. В поддержку этих мероприятий был предпринят ряд других мер, включая пропаганду, уведомления общественности, реализацию программ общественной деятельности, изменения в организации распространения и лицензирования продажи алкогольных напитков. Также проводился постоянный мониторинг показателей, включая проверку крови на содержание алкоголя у водителей, попавших в аварии.

За этот тридцатилетний период количество аварий, причиной которых являлось употребление алкоголя, сократилось в Австралии почти вдвое (см. Рисунок 1.4), а отношение общества к управлению ТС в состоянии алкогольного опьянения претерпело значительные изменения: в настоящее время в обществе утвердилось мнение, что такое поведение является социально безответственным.

Рисунок 1.4 Процентное соотношение погибших водителей и мотоциклистов с уровнем КАК, равным 0,05 г/100 мл или выше, за период 1981-2001 гг. (Австралия)



Дорожно-транспортные происшествия, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения, являются характерной чертой картины дорожно-транспортного травматизма во многих странах. Страны, стремящиеся к разрешению этой проблемы, должны учитывать опыт тех стран, в которых удалось значительно сократить количество аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Опорой их успеха служат в основном шесть факторов:

- устойчивое политическое обязательство по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения;
- законодательство, четко определяющее предельно допустимый (для вождения) уровень КАК и наказания за вождение в состоянии алкогольного опьянения;
- использование «передового опыта»;
- широкомасштабные и хорошо освещенные кампании по реализации правоприменительных мер;
- просветительская деятельность в обществе с целью изменения отношения к вождению в состоянии алкогольного опьянения;
- строгое и незамедлительное наказание нарушителей закона.

Общество должно знать, почему вождение в состоянии алкогольного опьянения является небезопасным и антисоциальным поведением, оно должно быть проинформировано о действующих законах, осознавать высокую степень риска быть уличенным в нарушении закона, а также знать, что в случае поимки нарушителю придется заплатить высокую цену.

БЛОК 1.6 — Политические обязательства, принятые во Франции, способствующие уменьшению количества аварий	
<p>В 2002 году президент Франции Жак Ширак публично заявил, что дорожно-транспортная безопасность будет одним из трех основных приоритетов на время действия его президентского мандата. Такая политическая поддержка играет важную роль при преодолении трудностей, связанных с принятием новых, более строгих законов.</p> <p>Показатели дорожной безопасности во Франции за период с 2002 по 2004 гг. выглядят эффектно – уровень смертности при ДТП снизился на 32%. Этот результат был достигнут благодаря реализации комплекса мер в этом направлении, с акцентом на борьбу с превышением скорости и вождением в состоянии алкогольного опьянения (27). Что касается аварий, связанных с</p>	<p>употреблением алкоголя водителями, были приняты меры по снижению предельно допустимого уровня КАК с 0,08 (установленного в 1978 г.) до 0,05 и 0,02 для водителей автобусов. Было увеличено использование правоприменительных мер, например, проведено на 15% больше тестов на содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе, введены более строгие санкции, увеличивающие количество штрафных баллов с 3 до 6 за уровень КАК от 0,05 до 0,08 (12 баллов приводят к лишению водительских прав). В результате количество случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения резко снизилось – в 2004 году было зарегистрировано почти на 40% меньше случаев, чем в 2003 году.</p>

Страны должны проявлять инициативу в мониторинге ситуации с аварийностью, связанной с управлением ТС в нетрезвом состоянии, не только в мегаполисах и крупных городах, но и в регионах с низким уровнем автомобилизации, с тем чтобы держать ее под контролем и предотвратить эскалацию.

Краткий обзор

- Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения является большой проблемой в сфере обеспечения безопасности дорожного движения во многих странах, хотя ее масштаб не всегда очевиден, особенно в странах с низким и средним уровнем экономического развития.
- Даже в небольших количествах алкоголь нарушает работу нескольких процессов, необходимых для безопасного управления ТС, включая зрение и двигательные функции.
- Воздействие алкоголя увеличивает вероятность стать жертвой ДТП для всех групп участников дорожного движения, включая водителей, мотоциклистов, велосипедистов и пешеходов.

- Исследования показывают, что аварии, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения, имеют ряд общих характеристик, но в разных регионах имеют свои отличия.
- Опыт Австралии и Франции показывает, что согласованные усилия по реализации эффективных мер могут в значительной мере снизить уровень травматизма в авариях, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.
- Результаты анализа ряда контрмер по снижению количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения свидетельствуют об их положительном влиянии на ситуацию с аварийностью.

ПРИМЕЧАНИЕ

Что способствует снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения?

Было выявлено, что следующие меры выступают в роли сдерживающих факторов управления ТС в состоянии алкогольного опьянения.

- Введение предельно допустимых уровней КАК.
- Правоприменительные меры по обеспечению соблюдения предельно допустимых уровней КАК:
 - проведение случайных и выборочных проверок на содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе;
 - суровое наказание;
 - быстрое выполнение наказания.
- Работа с повторными нарушениями.
- Ограничения для молодых или неопытных водителей:
 - более низкие предельно допустимые уровни КАК для молодых водителей;
 - ограничения при выдаче водительских удостоверений, например, лицензирование водителей, прошедших обучение.
- Специальные программы для водителей, мотоциклистов и велосипедистов.
- Антиалкогольная блокировка зажигания.

Источник: (30)

Ссылки

1. Peden M et al., eds. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004.
2. Peden M. *The sentinel surveillance of substance abuse and trauma, 1999—2000: final report*. Tygerberg, South Africa, Medical Research Council, 2001 (www.sahealthinfo.org/violence/sentinel.pdf, accessed 16 January 2006).
3. Lapham SC et al. Use of audit for alcohol screening among emergency room patients in Thailand. *Substance Use and Misuse*, 1999, 34:1881—1895.
4. Kasantikul V, Ouellet J, Smith T. The role of alcohol in Thailand motorcycle crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 2005, 37:357—366.
5. Gururaj G, and V Benegal. Driving under the influence of alcohol and road traffic injuries in Bangalore (unpublished report) quoted in Cherpitel CJ et al. Multi-level analysis of alcohol related injury among emergency department patients: a cross-national study, *Addiction*. 2005 Dec;100(12):1840-50..
6. Posada J, Ben-Michael E, Herman A. Death and injury from motor vehicle crashes in Colombia. *Pan American Journal of Public Health*, 2000, 7:88—91.
7. Jha N. Road traffic accident cases at BPKHS, Dharan, Nepal: one year in retrospect. *Journal of Nepal Medical Association*, 1997, 35:241—244.
8. *Traffic safety facts 2000: alcohol*. Washington DC, National Highway Traffic Safety Administration (Report DOT HS 809 3232001).

9. Koornstra M et al. *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*. Leidschendam, Institute for Road Safety Research, 2002.
10. *Global status report on alcohol 2004*. Geneva, World Health Organization, 2004.
11. *The Cost of Road Traffic Accidents in Thailand*. Accident Costing Report AC9. Asian Development Bank, 2005.
12. Marr JN. *The interrelationship between the use of alcohol and other drugs: overview for drug court practitioners*. Washington DC, Office of Justice Programs, American University, 1999 (www.ncjrs.gov/pdffiles1/bja/178940.pdf, accessed 9 January 2006).
13. Lang A. Alcohol: teenage drinking. In: Synder S, series ed. *Encyclopedia of psychoactive drugs*, 2nd ed. Volume 3:. New York, NY, Chelsea House, 1992.
14. Haworth N, Smith R, Brumen I. *Case—control study of motorcycle crashes*. Canberra, ACT, Australian Transport Safety Bureau, 2002 (Report CR174).
15. Borkenstein RF et al. *The role of the drinking driver in traffic accidents*. Bloomington, IN, Department of Police Administration, Indiana University, 1964.
16. McLean AJ, Holubowycz OT. Alcohol and the risk of accident involvement. In: Goldberg L, ed. *Alcohol, drugs and traffic safety. Proceedings of the 8th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Stockholm, 15—19 June 1980*. Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1981:113—123.
17. Hurst PM, Harte D, Frith WJ. The Grand Rapids dip revisited. *Accident Analysis and Prevention*, 1994, 26:647—654.
18. Crompton RP et al. Crash risk of alcohol-impaired driving. In: Mayhew DR, Dussault C, eds. *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montreal, 4—9 August 2002*. Montreal, Societe de l'assurance automobile du Quebec, 2002:39—44.
19. ICAP 2002, *Blood alcohol concentration limits worldwide*, ICAP report 11, International Centre for Alcohol Policies, Washington D.C.
20. Gibbs KA et al. Accuracy and usefulness of a breath-alcohol analyzer. *Ann Emerg Med* 13, 516, 1984.
21. *International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems*, tenth revision. Geneva, World Health Organization, 2006 (www.who.int/classifications/apps/icd/icd10online, accessed 11 December 2006).
22. Ferguson M, Sheehan M, Davey J. *Drink driving rehabilitation, the present context*. Canberra, ACT, Australian Transport Safety Bureau, 1999 (Report CR184).
23. Cameron M. *Accident data analysis to develop target groups for countermeasures. Volume 2: Analysis reports*. Clayton, VIC, Monash University Accident Research Centre, 1992 (Report No.47).
24. Span D. Research and knowledge, attitudes and reported behavior on drink-driving in New South Wales. In: *Proceedings of the International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Adelaide, SA. Adelaide, SA*, Road Accident Research Unit, University of Adelaide, 1995:153—158.
25. *Alcohol policy in the WHO European Region: Current status and the way forward*. Fact sheet EURO/10/05, World Health Organization Europe, Bucharest, 2005.
26. Alvarez FJ, Del Rio MC, Prada M. Drinking and driving in Spain. *Journal of Studies on Alcohol*, 1995, 56:403—407.
27. Benegal et al. *Alcohol and injury in emergency departments: summary of the report from the WHO collaborative study on alcohol and injuries* (in press). By the WHO Collaborative Study Group on Alcohol and Injuries.
28. Wilson RJ, Fang MR. Alcohol and drug impaired pedestrians killed or injured in motor vehicle collisions. In: *Proceedings of the International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic*

- Safety, Stockholm, Sweden, 2000, The International Council on Alcohol, Drugs & Traffic Safety (ICADTS) (www.icadts.org/proceedings/2000/icadts2000-086.pdf, accessed 16 January 2006).
29. Gerondeau C. *Road safety in France: reflections on three decades of road safety policy*. London, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2005.
30. Barbar T, Caetano R, Casswell S. *Alcohol: no ordinary commodity. Research and public policy*. Oxford, Oxford University Press, 2003.

Assessing the situation and

Оценка ситуации и выбор приоритетных действий

Оценка

Действий

2.1	Почему следует оценить ситуацию до принятия решения о необходимых мерах?	44
2.2	Сбор соответствующих данных: с чего начать	45
2.2.1	Оценка данных о ДТП и травматизме	46
2.2.2	Какие законы уже существуют?	48
2.2.3	Соблюдаются ли существующие законы?	50
2.2.4	Что известно обществу о существующих законах?	53
2.2.5	Что такое оценка заинтересованных сторон и почему она необходима?	54
2.2.6	Как определить общественное мнение	59
2.2.7	Какие еще факторы следует учитывать при оценке ситуации?	60
2.3	Выбор приоритетных действий	61
2.3.1	Элементы возможной программы	61
	Краткий обзор	62
	Ссылки	72

В Модуле 1 объясняется важность инвестирования средств в меры по снижению количества аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. До начала разработки и реализации программы, направленной на достижение этой цели, важно понять текущую ситуацию в вашей стране или регионе, для того чтобы выбрать подходящие меры. Полученная в рамках этого процесса информация будет играть важную роль в мониторинге реализации разработанной программы.

В разделах настоящего модуля представлены руководства по следующим вопросам.

- **2.1 Почему следует оценить ситуацию до принятия решения о необходимых мерах?** Разработка соответствующих мер по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения требует сбора точных данных о масштабе и особенностях проблемы в вашей стране или регионе. Собранные данные будут играть важную роль в разработке правильной и успешной программы.
- **2.2 Сбор соответствующих данных — с чего начать?** Существует много видов оценок, результаты которых предоставят вам информацию, необходимую для разработки эффективной программы. В настоящем разделе представлено руководство по:
 - сбору и оценке данных о нанесении вреда здоровью в авариях, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, — для оценки масштабов проблемы в вашем сообществе и определения основных целевых групп (раздел 2.2.1);
 - оценке законов, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения, — для понимания нормативной базы и возможной необходимости внесения важных изменений для того, чтобы реализовать программу, которая может улучшить ситуацию (разделы 2.2.2-2.2.4);
 - оценке заинтересованных сторон – в целях выявления групп по интересам, их позиций и способов наиболее эффективного использования их в рамках программы (раздел 2.2.5);
 - определению взглядов сообщества – для оценки уровня понимания проблемы в сообществе и степени возможной поддержки предполагаемых мер, а также выяснения того, проводятся/проводились ли другие программы, опытом реализации которых можно воспользоваться (раздел 2.2.6).
- **2.3 Выбор приоритетных действий:** В настоящем разделе кратко описываются инициативы, доказавшие свою эффективность в уменьшении количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения во многих странах или являющиеся важными для устойчивого успеха программы по борьбе с данной проблемой. Инициативы перечислены в порядке их приоритетности (высокая, средняя, низкая) для стран, находящихся на ранних этапах разработки программы по предотвращению управления ТС в состоянии алкогольного опьянения. Ваш выбор тех или иных инициатив должен основываться на результатах оценки ситуации (см. Раздел 2.2).

2.1 Почему следует оценить ситуацию до принятия решения о необходимых мерах?

Существует три основных цели выполнения оценки ситуации до начала реализации программы по предотвращению вождения в состоянии алкогольного опьянения:

- определить масштаб проблемы и предоставить доказательства необходимости реализации программы, направленной на профилактику управления ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- понять имеющиеся механизмы воздействия, их сильные и слабые стороны, эффективность ранее реализованных решений, особенно с точки зрения законодательства и правоприменительных мер;
- предоставить исходные данные, которые могут быть использованы для мониторинга в ходе реализации программы.

2.2 Сбор соответствующих данных: с чего начать

Сбор исчерпывающих данных о дорожно-транспортных происшествиях любого рода может оказаться трудным делом. В силу того, что политические и административные сферы ответственности в разных странах различаются, невозможно дать общие рекомендации по выполнению этой задачи. Кроме того, в странах с низким уровнем доходов распространено сокрытие фактов (аварий) (1), и даже собранная информация зачастую не может быть проанализирована, отражена в отчетах или являться точной. Тем не менее следующие пункты могут иметь общую значимость и должны учитываться при попытках оценки уровня травматизма в авариях, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Указанные ниже органы обычно собирают и обрабатывают данные о дорожно-транспортных авариях и связанном с ними травматизме, которые могут оказаться полезными при определении масштаба и понимания характера проблемы.

Полицейские органы. В большинстве стран расследование аварий возлагается на полицию. В силу того, что полиция отвечает за выявление нарушений правил дорожного движения, весьма вероятно, что в полицейских отчетах об авариях будет содержаться информация о любых участниках дорожного движения, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. В странах, где проверки выдыхаемого воздуха или крови проводятся нерегулярно, определение наличия и роли алкоголя является скорее субъективным, чем объективным процессом.

Органы дорожного управления. Отчеты об авариях также могут вести и органы дорожного управления. Однако эти отчеты не всегда содержат исчерпывающую информацию об авариях.

Основное внимание органов дорожного управления сконцентрировано на выявлении недостатков дорожной системы, за которую они несут ответственность, поэтому факты алкогольного опьянения могут не отражаться в их отчетах.

Система здравоохранения. В некоторых странах система здравоохранения является единственным исчерпывающим источником данных о травматизме в дорожно-транспортных авариях. Почти во всех развитых странах это связано с госпитализацией пострадавших в больничную систему, в связи с чем учитываются только наиболее серьезные травмы. В силу того, что первоочередной задачей больничной системы является уход за пострадавшими, информация о месте совершения аварии и связанных с ней событиях, а также данные о

концентрации алкоголя в крови пострадавших могут не отражаться в больничных отчетах. Например, зачастую лица, поступающие в отделения неотложной помощи или травматологические отделения, регистрируются как участники ДТП, без указания того, являлись ли они водителями, пассажирами или пешеходами.

ПРИМЕЧАНИЕ

Сбор данных путем выборочного исследования, проведенного в Китае

Официальные отчеты о ДТП в Китае показывают, что менее 4% аварий связано с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. Этот очень низкий показатель отражает ограниченный уровень правоприменительных мер, обусловленный нехваткой оборудования и недостаточным сбором данных о проблеме.

В целях получения более точного представления о воздействии алкоголя на дорожно-транспортный травматизм, оказания помощи полиции в более эффективном распределении своих ресурсов и открытия новых перспектив Глобальное партнерство по безопасности на дорогах (ГПБД), Всемирная организация здравоохранения, Министерство здравоохранения и национальное бюро управления дорожным движением (дорожная полиция) провинции Гуанси в настоящее время проводят выборочные проверки содержания паров алкоголя в выдыхаемом воздухе и крови жертв аварий, поступающих в больницы городов Наньнин и Лючжоу.

Другими возможными источниками информации о роли алкоголя в возникновении ДТП являются личные дела работников и отчеты о страховых случаях.

Для оценки реального масштаба проблемы необходимо проанализировать вышеуказанные источники и определить *степень* роли алкоголя в ДТП. Например, ссылки на наличие алкоголя могут варьироваться от *субъективных* указаний в отчетах, таких как «употреблял алкоголь» или «пьяный», до более *объективных* показателей проверок на предмет содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе или крови пострадавшего.

В идеале определение роли алкоголя в возникновении ДТП должно основываться на *объективных* показателях проверок содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе или в крови водителей на месте аварии и/или при поступлении пострадавших в больницы.

В противном случае велика вероятность значительной недооценки проблемы: проводящий расследование полицейский или врач при определении состояния опьянения водителя будет основываться на своем *субъективном* мнении (при высоких показателях КАК).

2.2.1 Оценка данных о ДТП и травматизме

Эта оценка включает в себя исследование данных о дорожно-транспортных происшествиях и связанном с ними травматизме, например, из указанных выше источников, для определения масштаба проблемы в отношении управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, а также сбор информации о травмах и смертельных случаях в результате аварий.

Будет необходима информация о количестве, тяжести и видах аварий; не менее важным является точное определение причин аварий. Эти данные также могут помочь составить представление о моделях потребления алкоголя и о том, какие меры следует принимать в

отношении лиц, входящих в группу наибольшего риска. Такая информация будет полезной при определении приоритетов в рамках программы. Например, может выясниться, что зоной высокого риска являются загруженные городские или сельские дороги; молодые мужчины могут составить группу наибольшего риска в том, что касается вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Если полученные данные об авариях будут содержать достоверную информацию об уровне КАК достаточного числа водителей, мотоциклистов и велосипедистов, попавших в ДТП, то оценить общее воздействие алкоголя будет относительно несложно. В случае отсутствия доступа к информации об уровнях КАК альтернативным вариантом создания целостной картины происшествия является составление перекрестных таблиц с использованием уже имеющихся об авариях данных (место, месяц, день недели, время суток, ограничение скорости, класс дороги). Перекрестные таблицы, в которых приведены данные о воздействии алкоголя на водителя с учетом его возраста и пола, типа транспортного средства, помогут сориентироваться, к каким водителям следует обращаться при проведении пропагандистских и просветительских кампаний.

ПРИМЕЧАНИЕ

Периоды наибольшего употребления алкоголя в Австралии

В Австралии на основе результатов проводимых на дорогах проверок концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе исследователи определили часы наибольшего употребления алкоголя (6).

Процентный показатель количества водителей с уровнем КАК более 0,05 варьировался в течение суток следующим образом:

- менее 1% между 09:00 и 15:00;
- 2-4% между 15:00 и 21:00;
- 12-16% между 21:00 и 03:00;
- 3-7% между 03:00 и 09:00.

Наибольшие процентные показатели по каждому периоду были зарегистрированы в четверг, пятницу и субботу.

В Таблице 2.1 представлено руководство по оценке данных о дорожных авариях.

Таблица 2.1 Оценка данных о дорожных авариях

	Вопрос	ДА	НЕТ	ДАнные/ПРИМЕР
1.	Какое количество травм и смертей происходит в результате ДТП в регионе, где осуществляется проект? (Обратите внимание, что для рабочей группы важно заранее определить единицу проекта или регион, подлежащие оценке, см. Модуль 3. Например, это может быть целая страна или конкретная провинция/штат, город или сообщество)			Например, из полицейских или больничных отчетов
2.	Имеются ли данные о дорожных авариях, связанных с вождением в			Например, из данных полицейских или

	состоянии алкогольного опьянения, которые могут быть использованы при анализе? (Если нет, смотрите раздел 2.2.1, где указаны методы определения роли алкоголя в дорожных авариях)			больничных проверок на предмет содержания алкоголя в крови
3.	Каков масштаб проблемы аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, с точки зрения количества аварий и смертельных случаев? Какую долю всех ДТП составляет эта цифра?			Например, из полицейских или больничных отчетов
4.	Содержат ли эти данные подробную информацию о том, где и когда происходят аварии и кто является их участниками?			Например, полицейские отчеты с мест аварий
5.	Какие лица являются наиболее вероятными участниками аварий, связанных с управлением ТС в нетрезвом состоянии?			Например, полицейские отчеты об авариях, больничные отчеты, данные обследований лиц, употребляющих алкоголь
6.	Известны ли основные факторы риска? (Примерами факторов риска могут являться возраст, пол, время суток, предыдущая история вождения в состоянии алкогольного опьянения).			Например, исследования моделей употребления алкоголя в рамках сообщества
7.	Имеют ли больницы юридическое право на забор образцов крови для проведения анализа и необходимое для этого оборудование?			
8.	Проходят ли сотрудники полиции подготовку и располагают ли они необходимым оборудованием для реализации на дорогах правоприменительных мер в отношении водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения?			

Источник: (12)

2.2.2 Какие законы уже существуют?

Во многих странах имеются законы, касающиеся управления ТС в состоянии алкогольного опьянения. Знание существующих законов и принимаются ли соответствующие меры по обеспечению их соблюдения, является важной частью оценки ситуации и определения приоритетных действий. Поэтому следует начинать с обзора текущего состояния законодательной базы, как указано в Таблице 2.2.

Таблица 2.2 Оценка законов

	Вопрос	ДА	НЕТ	КОММЕНТАРИИ
1.	Имеются ли законы, касающиеся дорожно-транспортной безопасности в целом?			
2.	Является ли вождение в состоянии алкогольного опьянения нарушением закона? Каково максимально допустимое значение уровня КАК, при котором управление транспортным средством запрещается?			
3.	Имеется ли закон, определяющий предельно допустимый уровень КАК и/или КПАВВ? Существуют ли различные предельно допустимые уровни КАК для различных групп водителей? (Напр., более низкий уровень КАК для неопытных водителей и водителей коммерческих транспортных средств).			
4.	Какие свидетельства требуется представить в суде, чтобы осудить правонарушителя?			
5.	Может ли полиция или другие официальные лица, отвечающие за соблюдение ПДД, потребовать от водителя согласие на проведение проверки концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе (или других свидетельств трезвости), не дожидаясь, пока водитель совершит ошибку? (Например, в пунктах проверки трезвости или при проведении выборочной проверки концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе).			
6.	Все ли участники аварий проходят в установленном порядке проверки на предмет концентрации алкоголя в крови или выдыхаемом воздухе?			
7.	Располагает ли судебная система всем необходимым для обеспечения соблюдения законов, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения?			
8.	Имеют ли судьи право налагать более легкие взыскания, чем рекомендуется или предписано законодательством?			
9.	Соблюдаются ли существующие законы? (см. Раздел 2.2.3)			
10.	Информировано ли общество о			

	существующих законах, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения? (см. Раздел 2.2.4)			
--	--	--	--	--

Для лучшего понимания обстоятельств, в которых имеет место вождение в состоянии алкогольного опьянения, следует также учитывать:

- законы, касающиеся того, что является «свидетельством» определенного уровня КАК/КПАВВ;
- законы, регламентирующие продажу алкоголя, – в каких заведениях, время продажи, законы и инструкции, касающиеся ответственного обслуживания алкогольными напитками;
- официальный возраст, с наступлением которого разрешается потребление алкогольных напитков, и как он соотносится с возрастом, с наступлением которого разрешается получение водительского удостоверения.

Примеры законодательных норм различных стран представлены в Модуле 3, раздел 3.3.

2.2.3 Соблюдаются ли существующие законы?

Опыт показывает, что законы, касающиеся дорожной безопасности, без надлежащих правоприменительных мер вряд ли принесут желаемые результаты. Частично это связано с тем, что участники дорожного движения не всегда осознают риски и преимущества, предоставляемые им мерами по обеспечению безопасности, предусмотренными законодательством. По этой причине они не всегда соблюдают законы, разработанные для улучшения их собственной безопасности на дорогах.

Важно знать степень соблюдения существующих законов, а так же причины их недостаточного соблюдения.

БЛОК 2.1: Факторы, влияющие на степень соблюдения законов (Британская Колумбия, Канада)

В 2003 году правительство Британской Колумбии сделала заказ на подготовку документа для обсуждения «Проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения и стратегии их разрешения в Британской Колумбии» (3). В результате исследования, проведенного при подготовке этого документа, выяснились факторы, отрицательно влияющие на соблюдение законов, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения.

В число этих факторов вошли следующие.

- Водители не знают о последствиях вождения в состоянии алкогольного опьянения.
 - 44% не смогли назвать хотя бы одну административную меру, применяемую к водителю за управление ТС при уровне КАК более 0,08 г/мл или отказ пройти проверку концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе.
- Низкий уровень риска быть остановленным при вождении в состоянии алкогольного опьянения.
 - Количество наказаний за управление ТС в состоянии алкогольного опьянения, рекомендованных полицией, сократилось на 20% (с 8738 до 6932).
- Низкий уровень риска подвергнуться наказанию после задержания.
 - Опрошенные сотрудники предположили, что полиция занимается этим с неохотой или предлагает более суровые взыскания по ряду причин:

- время, затрачиваемое на подготовку обвинения (62%);
- недостаточное количество персонала для ведения дел нетрезвых водителей (49%);
- малая вероятность того, что водитель будет признан виновным по выдвинутому обвинению (40%);
- вероятность того, что водители будут настаивать в суде на более легком нарушении или нарушении, охваченном составом другого правонарушения.

- Медленный характер рассмотрения уголовных дел и неопределенность по поводу вынесения приговора.
- Хотя приговоры провинциальных судов о временном лишении водительских прав за вождение в состоянии алкогольного опьянения являются суровыми, их сдерживающий эффект снижается «медлительностью» и «неопределенностью». Обвинения в вождении в состоянии алкогольного опьянения требуют, по сравнению с другими делами, рассматриваемыми в провинциальных судах, проведения гораздо более длительного судебного разбирательства для вынесения приговора; этот процесс, как выяснилось, может длиться до 18 месяцев.

- Отсутствие обязательного лечения для проблемных алкоголиков.
- У 25% водителей, погибших в авариях в Британской Колумбии в 2002 году, уровень КАК составлял более 1,5 г/мл. Тем не менее в Британской Колумбии отсутствует обязательная программа реабилитации водителей, употребляющих алкоголь.

В качестве справочных материалов при определении степени соблюдения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения могут быть использованы самые разные статистические данные и показатели.

Процентный показатель числа погибших водителей, мотоциклистов и велосипедистов, имеющих уровень КАК, превышающий максимально допустимый предел, разрешенный законом

В некоторых странах эта информация обычно является доступной, но редко — полной. В целом, охват погибших водителей, мотоциклистов и велосипедистов осуществить легче, чем охват водителей, мотоциклистов и велосипедистов, получивших травмы, поэтому он представлен гораздо лучше. Даже если существует законодательное требование о заборе проб крови при поступлении в больницу, интенсивность работы в неотложных отделениях зачастую мешает выполнению этого требования.

Количество выявленных правонарушений, связанных с употреблением алкоголя

Этот показатель может указывать достаточно точное количество ДТП, связанных с употреблением алкоголя, за определенный период времени, но он зависит от степени соблюдения полицией правоприменительных мер в этой области, в связи с чем может не отражать истинного положения дел.

Процентный показатель числа остановленных водителей, имеющих уровень КАК, превышающий максимально допустимый предел, разрешенный законом

Этот показатель может быть полезен, особенно в тех местах, где используются пункты проверки трезвости (водители съезжают на обочину для измерения у них уровня КАК). Несмотря на то что большинство водителей проходит проверку, доля водителей, уровень КАК у которых превышает предельно допустимый уровень, может меняться в зависимости от времени и места проведения данных мероприятий. Следовательно, к этому показателю следует относиться с осторожностью при оценке отдельных мероприятий или мероприятий, проводимых за короткий период времени. Его можно использовать в том случае, если

интенсивность, время и тип местности для проведения мероприятий являются стабильными в течение длительного периода.

Обследование водителей

Лучшим способом оценки масштабов вождения в состоянии алкогольного опьянения и имеющихся тенденций является проведение независимых обследований, в ходе которых исследователи останавливают автомобили или подходят к автомобилям, остановившимся на светофоре, и предлагают водителям провести проверку на содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе.

Следует быть внимательным при выборе времени суток и мест проведения таких обследований, чтобы образцы выдыхаемого воздуха были репрезентативными для периода времени и дорожной сети, по которым требуется эта информация. Еще одной эффективной мерой является тесная работа с полицией, когда ей предлагается проводить проверки концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе у всех водителей, ставших участниками аварий (если у полицейских имеется легкий доступ к алкогольно-респираторным трубкам). В некоторых странах это является требованием закона. В Модуле 3 описан процесс проведения такого обследования.

БЛОК 2.2 — Вождение в состоянии алкогольного опьянения в городских условиях (Кения)

В Кении считается, что употребление алкоголя водителями способствует усугублению проблемы дорожных аварий в стране. Тем не менее статистика дорожных аварий не учитывает в плановом порядке процентный показатель числа водителей, употребляющих алкоголь до того, как сесть за руль автомобиля. В целях получения объективной оценки уровня КАК в общей массе водителей и определения процентного показателя и особенностей поездок водителей, употребляющих алкоголь, включая информацию об уровнях КАК с разбивкой по категориям возраста, пола и рода занятий было проведено исследование. Его результаты послужили основой для установления соответствующих предельно допустимых законом уровней для водителей, а также для продвижения мер по сокращению случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения.

Методы

В 1995 году в г. Элдорет (западная Кения) было проведено обследование водителей в условиях дороги в течение семи дней подряд с 19:00 до полуночи. Участки для забора проб были выбраны в семи местах на основных дорогах, проходящих через город, а также на дорогах, ведущих в главные жилые районы. На каждом участке водители выбирались случайным образом, и этот выбор мог пасть на любой проезжающий автомобиль.

Группа состояла из исследователя и четырех студентов-медиков, работающих в тесном сотрудничестве с дорожной полицией, которая останавливала автомобили, а также поддерживала порядок на дороге и следила за безопасностью. Полиция останавливала автомобиль и после обычной проверки, спрашивала у водителя согласие быть опрошенным исследовательской группой. Члены группы проводили с согласившимися водителями короткое интервью с целью выяснения возраста водителя, рода занятий, характера и пункта назначения поездки, а также того, употреблял ли водитель алкогольные напитки в предыдущие шесть часов. Затем водителю предлагалось пройти проверку концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе.

Отдельные результаты

Из 90% водителей, согласившихся пройти проверку, у 19,9% уровень КАК был ниже 0,05, у 8,4% – превышал 0,05, а у 4% – превышал 0,08. Доля употреблявших алкоголь мужчин (20%) оказалась выше, чем женщин (12,5%). Все водители с уровнем КАК выше 0,05 были мужчинами.

БЛОК 2.3 — Выборочные проверки на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе (Австралия)

Потенциальная важность указанных выше данных была подтверждена программой забора образцов, которая осуществлялась в период с 1979 по 1992 год в г. Аделаида его пригородах (Южная Австралия). После введения

в 1981 году в Южной Австралии выборочных проверок на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе (ВПАВВ) количество дорожных аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, значительно сократилось.

Обследования на дорогах (исследователи проверяли всех водителей во время остановки на красный сигнал светофора) выявили значительное сокращение (с 12% до 4%) числа водителей с уровнем КАК, превышающим предельно допустимую норму 0,08.

На ранних этапах проведения ВПАВВ водители использовали второстепенные улицы для объезда пунктов проверки, что было подтверждено в ходе исследований. Исследование мест, где наиболее часто происходили аварии, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения, показало, что лучше перенести пункты проверок с главных магистралей.

Это свидетельствует о том, что обследования на дорогах, исследования по данным наблюдений и анализ аварий могут предоставить такую информацию, которую невозможно получить путем изучения только статистических данных, а также о том, что эти методы могут помочь правильно расставить приоритеты в программах правоприменительных мер, особенно в первые годы реализации всесторонней программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

2.2.4 Что известно обществу о существующих законах?

Знание водителями законов может быть оценено путем проведения обсуждений в фокус-группах, личных и телефонных опросов. В странах с достаточным уровнем грамотности населения и возможностью доступа к сети Интернет используется также рассылка по электронной почте персональных анкет или размещение анкет на веб-сайтах.

При оценке знаний общества в области законов, правоприменительных мер, а также рисков, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, особенно важно выяснить следующее:

- насколько хорошо люди понимают основу закона, например, уровень КАК (там, где он применяется) или определение вождения в состоянии алкогольного опьянения в тех случаях, когда отсутствуют установленные ограничения;
- понимание людьми влияния алкоголя на рассудок и способность безопасно управлять автомобилем;
- отношение людей к возможности быть задержанным при вождении в состоянии алкогольного опьянения;
- знание людьми видов наказаний в случае вынесения приговора за вождение в состоянии алкогольного опьянения, включая штрафы и лишение водительских прав.

Собранная в ходе обследования информация, например, указанная в Таблице 2.3, в совокупности со сведениями, полученными от респондентов (например, группы по возрасту или полу), может помочь в выявлении целевых групп лиц, склонных к управлению ТС в состоянии алкогольного опьянения. В свою очередь, эта информация может быть использована при планировании программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения и определении того, каким рискованным моделям поведения и группам населения следует уделить первоочередное внимание.

2.2.5 Что такое оценка заинтересованных сторон и почему она необходима?

Оценка заинтересованных сторон проливает свет на социальную среду, в которой будет разрабатываться и реализовываться программа по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Ключевыми задачами анализа заинтересованных сторон являются:

1. выявление основных заинтересованных сторон, определение их характеристик и изучение воздействия на них реализации новой политики (например, их конкретные интересы, вероятные ожидания в том, что касается выгод, изменений или отрицательных результатов);
2. оценка их возможного воздействия на разработку, утверждение и реализацию программы или законов, направленных на борьбу с вождением в состоянии алкогольного опьянения;
3. понимание взаимосвязей между заинтересованными сторонами и возможных конфликтов интересов;
4. оценка возможности различных заинтересованных сторон принять участие в разработке программы и вероятность их содействия в этом процессе;
5. принятие решения о том, каким образом следует привлекать их к процессу, чтобы обеспечить наилучшее качество и эффективность программы, а именно:
 - характер их участия (например, в качестве советников, консультантов или сотрудничающих партнеров);
 - форма их участия (например, члены рабочих групп, советники или спонсоры);
 - режим их участия (например, персональное участие или представители групп).

Таблица 2.3 Примерный социологический опрос по проблеме управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

	Вопрос	Возможные ответы
1.	Известен ли Вам предельно допустимый уровень КАК, установленный в Вашей стране? (Если «да», проверьте, правильно ли указывается уровень КАК) Если установленный уровень КАК отсутствует, в качестве альтернативы вопрос может быть сформулирован следующим образом: «Известно ли Вам юридическое определение вождения в состоянии алкогольного опьянения в Вашей стране?»	1 — да (с указанием правильного или неправильного значения уровня КАК) 2 — нет 3 — не знаю, что такое КАК
2.	Считаете ли Вы управление транспортным средством после употребления алкоголя опасным?	1 — да 2 — нет 3 — не знаю/не уверен
3.	Считаете ли Вы, что употребление алкоголя перед управлением транспортным средством повышает риск возникновения дорожной аварии?	1 — да 2 — нет 3 — не знаю/не уверен
4.	Употребляете ли Вы алкоголь перед вождением транспортного средства?	1 — регулярно 2 — иногда 3 — нет 4 — не знаю/не уверен
5.	Приходилось ли Вам быть пассажиром в транспортном средстве с водителем, употреблявшим алкоголь перед вождением?	1 — регулярно 2 — иногда 3 — нет 4 — не знаю/не уверен
6.	Как Вы считаете, какова вероятность быть остановленным дорожной полицией по подозрению в управлении ТС в состоянии алкогольного опьянения?	1 — высокая 2 — средняя 3 — низкая 4 — не знаю/не уверен

В число основных заинтересованных сторон могут входить:

- правительственные учреждения;
- высокопоставленные чиновники министерства здравоохранения;
- врачи и влиятельные медицинские работники;
- неправительственные организации, нацеленные на расширение перспектив общественного здравоохранения;
- работодатели;
- местные сообщества;
- отдельные лица (напр., представители трудовых коллективов, жертвы аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения).

Кроме того, существуют заинтересованные стороны, иногда представляющие мнение тех, кто противится нововведениям, и проявляющие сильный интерес к проводимой деятельности, в число которых входят:

- владельцы заведений, в которых разрешена продажа спиртных напитков;
- производители алкогольных напитков;
- производители оборудования для проверок на алкоголь;
- производители автотранспортных средств.

Опыт показывает, что привлечение членов широкого ряда групп, представляющих различные интересы, к обсуждению проекта играет важную роль. Такой подход зачастую помогает преодолеть первоначальные проблемы и сопротивление до того, как они станут достоянием общественности.

Второй важной задачей анализа является достижение понимания интересов, каждая заинтересованной стороны, в рамках проекта. Необходимо провести тщательный анализ позиций всех заинтересованных сторон, так как это поможет при разработке соответствующих подходов по привлечению их к участию. Особенно важно выявить сторонников и оппонентов и определить причины, по которым они занимают соответствующие позиции, чтобы получить возможность разработать эффективный пакет, удовлетворяющий все заинтересованные стороны.

Заинтересованные стороны могут проявлять:

- **Активный интерес к решению проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения.**

В их число входят полиция, органы дорожного управления, общественные учреждения по обеспечению дорожной безопасности и организации, исследующие вопросы безопасности. Эти организации обычно играют важную практическую роль в обеспечении дорожной безопасности в целом, наделены полномочиями и в значительной степени заинтересованы в снижении количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением алкоголя. Их следует привлекать при разработке каждой программы, касающейся рассматриваемой проблемы.

- **Профессиональный и социальный интерес в решении проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения.**

Медицинские работники, аварийные службы (например, группы аварийного восстановления, скорой медицинской помощи), организации по общественному уходу, группы защиты

гражданских прав, социальные работники, поставщики услуг по реабилитации алкоголиков и работники просвещения являются примером людей с принципиальным профессиональным или социальным интересом в решении проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения.

В целом, эти группы очень заинтересованы в масштабе и эффективности запланированных действий. Некоторые из этих организаций могут быть очень влиятельными в обществе, и ряд необходимых мероприятий эти организации могут выполнять в рамках своей повседневной деятельности. Примером может послужить информация о вождении в состоянии алкогольного опьянения, предоставляемая врачами в клиниках, просветительские материалы, используемые преподавателями в автошколах при работе с молодыми людьми, еще не получившими водительские удостоверения, информация о методах борьбы с чрезмерным употреблением алкоголя (между партнерами и другими членами семьи), предоставляемая социальными работниками.

- **Финансовый интерес в решении проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения.**

В эту группу входят владельцы заведений, в которых разрешена продажа спиртных напитков, организаторы мероприятий, производители алкоголя и оборудования для проверок на алкоголь в выдыхаемом воздухе. Производители транспортных средств и спиртных напитков также имеют свой финансовый интерес, если планируется реализация каких-либо инициатив, которые могут повлиять на стоимость и привлекательность ТС и спиртных напитков для потребителей. Существует множество примеров, когда производители алкогольных напитков оказывали поддержку концепции ответственного потребления алкоголя, предпринимали или финансировали деятельность кампаний по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения.

Укоренившиеся модели поведения трудно изменить, они требуют приложения длительных и постоянных усилий для достижения успеха. Противодействие предлагаемым изменениям будет наблюдаться во всех сообществах, и иногда представители оппозиции будут обладать значительной властью и влиянием.

В связи с этим существует необходимость на начальных этапах разработки мероприятий установить взаимоотношения с сильными партнерами и влиятельными в обществе группами, которые готовы оказать поддержку и участвовать в общественных дебатах с представителями оппозиции, информировать их о ходе деятельности, изменениях во взглядах общественности и характере контраргументов, представляемых в средствах массовой информации.

В некоторых странах за пропаганду общественной безопасности может отвечать отдельный орган власти.

Органам, отвечающим за безопасность дорожного движения, следует также рассмотреть потенциальную роль других организаций, которые могут выполнять особые функции в рамках реализации программы. Сюда могут входить многие заинтересованные стороны с финансовыми и социальными интересами, указанные в разделе 2.2.5 и Таблице 2.4. Особое внимание следует уделить двум типам организаций: страховым компаниям и больницам.

Таблица 2.4 Потенциальные роли и сферы ответственности заинтересованных сторон, участвующих в программах по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения

Орган власти или организация	Основные роли и сферы ответственности
Орган безопасности дорожного движения	Законодательство Финансирование Координация, стратегия, мониторинг и отчетность по программе Основные пропагандистские кампании
Полиция	Обеспечение исполнения законов, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения Разъяснения для общественности Участие в общественной просветительской деятельности
Больницы/органы здравоохранения	Политическое лоббирование в поддержку нововведений Руководящая роль при проведении общественных дискуссий и дебатов Освещение преимуществ для здоровья в результате эффективной реализации программ
Страховые компании	Финансовая поддержка нововведений из прибылей, получаемых в результате реализации эффективных мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения Политика выплаты страховых премий с учетом риска
Отдел образования	Изучение воздействия алкоголя на организм человека в рамках школьных программ
Общественные группы по обеспечению дорожной безопасности	Общественная просветительская деятельность Локализация основных пропагандистских кампаний
Группы защиты гражданских прав	Продвижение инициатив, предлагаемых сообществами
Производители, дистрибьюторы и розничные торговцы	Ответственный маркетинг в контексте безопасности дорожного движения Обучение и финансирование программы Обучение на рабочем месте и проведение кампаний по повышению уровня осведомленности
Орган исследования проблем дорожной безопасности	Выявление проблем Оценка программы
Органы дорожного управления	Дорожно-инженерное обслуживание Политика управления скоростными режимами и дорожным движением
Работодатели	Политики компаний в отношении управления ТС в состоянии алкогольного опьянения Просвещение работников по вопросам, касающимся вождения в нетрезвом состоянии Обучение водителей Политика управления безопасностью автопарка
Средства массовой информации	Доведение до общественности информации о ситуации в стране и рисках, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения Информирование о национальной программе или кампании по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения
Орган, лицензирующий производство и продажу алкогольных напитков	Надзор за заведениями, в которых разрешена продажа спиртных напитков Политика и обучение ответственной продаже алкогольных напитков

ПРИМЕЧАНИЕ

Страхование

Основную часть расходов многих страховых компаний, страхующих от травм при ДТП, составляют страховые выплаты по компенсациям и лечению травм.

Высококачественная программа, направленная на сокращение количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения, приведет к значительному снижению сумм исков, предъявляемых страховым компаниям. Прекрасным примером является заявление Комиссии по транспортным авариям (штат Виктория, Австралия) о 20% сокращении количества исков по травмам за период с 1999 по 2004 гг. в основном благодаря программам по безопасности дорожного движения.

Страховые компании получают прямую выгоду от эффективной реализации программ по безопасности дорожного движения. В большинстве юрисдикций, где этот факт принимается во внимание, страховые компании предоставляют финансовую поддержку при проведении мероприятий по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения.

ПРИМЕЧАНИЕ

Сектор здравоохранения

Сектор здравоохранения также выигрывает от действенных программ по безопасности дорожного движения. Сокращение числа жертв ДТП освобождает медицинское оборудование для других пациентов и увеличивает объем срочного медицинского обслуживания, оказываемого населению. Это означает, что министерству или органу здравоохранения приходится принимать участие и постоянно оказывать давление на другие ведомства для поддержания актуальности вопроса обеспечения безопасности дорожного движения в политической повестке дня.

Кроме того, высокопоставленные представители сектора здравоохранения зачастую занимают важное положение в обществе, и их поддержка основных составляющих программы, таких как введение предельно допустимого законом уровня КАК или полномочий для полиции на участие в выборочных проверках водителей на дороге, может оказаться важным фактором для успеха.

2.2.6 Как определить общественное мнение

Употребление алкоголя является частью жизни и обычаем во многих сообществах во всем мире. В силу этого, важно знать модели употребления алкоголя и роль алкоголя в обществе, точки зрения на безопасность дорожного движения, а также отношение к вождению в состоянии алкогольного опьянения в разных странах. Эта информация поможет подготовить программу по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения и определить размер средств, которые необходимо вложить в повышение уровня осведомленности общественности об этой проблеме.

В частности, проведение мониторинга общественного мнения поможет ответить на вопросы, представленные в Таблице 2.5.

Таблица 2.5 Оценка сообщества

	Вопрос	ДА	НЕТ	КОММЕНТАРИИ
1.	Считает ли сообщество управление ТС в состоянии алкогольного опьянения проблемой?			
2.	Будут ли представители сообщества поддерживать или выступать против нововведений? (Ответ на этот вопрос может быть найден после оценки мнения заинтересованных сторон).			
3.	Существуют ли пути формирования поддержки сообществом программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения?			
4.	Имеются ли среди основных заинтересованных сторон те, кто хотел бы оказать содействие?			

Где взять эти данные?

Данные такого рода могли быть собраны в рамках реализации предыдущих программ, а также иметься в наличии фирм, занимающихся исследованием рынка, университетов, неправительственных организаций или других органов, работающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Для сбора таких данных можно организовать исследование общественного мнения. На этапе разработки программы предполагается (в силу отсутствия необходимых средств) проведение предварительного исследования, в ходе которого лучше всего сконцентрировать внимание на географическом участке и группах населения, которые, согласно оценкам, подвержены наибольшему риску.

2.2.7 Какие еще факторы следует учитывать при оценке ситуации?

При общей оценке ситуации важно учитывать и другие факторы, которые могут оказать влияние на тип и объем реализации программы, включая практические, финансовые и политические вопросы.

В число дополнительных вопросов, на которые необходимо дать ответ при общей оценке, входят следующие.

Практические вопросы

- Существуют ли организации, которые относятся к нововведениям с энтузиазмом и могли бы выступить в роли «защитников» (ответ можно получить в рамках оценки заинтересованных сторон или сообщества)?
- Можно ли привлечь к реализации нововведений какие-либо организации, изначально не принимавшие участия в работе?

- Требуется ли реализация нововведений специального обучения или оборудования? Доступно ли это оборудование? Какие существуют потребности в обучении?
- Опираются ли нововведения на новые законы? Если да, то какое время требуется для их подготовки?
- Располагает ли полиция возможностью обеспечить соблюдение нового закона?
- Готовы ли ведущие организации скоординировать свои усилия?

Финансовые вопросы

- Каковы расходы по финансированию инициативы (см. Модуль 3, раздел 3.2.8, в котором изложены идеи, касающиеся компонентов возможной программы, или по которым необходимо составление бюджета)?
- Какие имеются источники средств для финансирования инициативы?
- Какова вероятность того, что необходимый для финансирования инициативы объем средств будет доступен? Если такая вероятность отсутствует, имеется ли возможность осуществления предварительной деятельности по поиску средств для финансирования?
- Возможно ли с имеющимися средствами реализовать пробный проект для того, чтобы доказать эффективность программы?

Политические вопросы

- Известно ли политикам о существовании проблемы?
- Есть ли необходимость обратить их внимание на эти проблемы?
- Создадут ли нововведения противостояние в обществе? Если да, то каким образом можно решить эту проблему?
- Может ли реализация программы предоставить какие-либо политические выгоды?

2.3 Выбор приоритетных действий

В предыдущем разделе представлена информация, касающаяся проведения важных мероприятий и рассмотрения ключевых вопросов с целью получения представления о том, какой вклад могут внести органы власти и отдельные организации в успешную реализацию нововведений, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения. Впрочем, во многих странах обстоятельства могут складываться не совсем благоприятным образом для реализации многосторонней программы в качестве первого шага.

Ключевым вопросом, рассматриваемым в настоящем разделе, является алгоритм действий и разработка нововведений, пригодных для реализации в сложившихся условиях, с которыми сталкиваются органы власти в каждой стране, *не ожидая, пока сложится такая ситуация, в которой можно будет запустить идеальную программу*. При выборе решений рекомендуется использовать данный подход, но в то же время существует несколько основных факторов, указанных в Модуле 1, которые играют важную роль в эффективной реализации программы. В их число входят:

- устойчивое политическое обязательство по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения;

- законодательство, четко определяющее предельно допустимый (для вождения) уровень КАК и наказания за вождение в состоянии алкогольного опьянения;
- широкомасштабные и хорошо освещенные кампании по реализации правоприменительных мер;
- просветительская деятельность в обществе с целью изменения отношения к вождению в состоянии алкогольного опьянения;
- строгое наказание нарушителей закона.

2.3.1 Элементы возможной программы

В Таблице 2.6 представлен ряд элементов, которые могут быть включены в национальную или региональную программу по предотвращению аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. Они также могут содействовать общей эффективности и устойчивости программы.

Эти элементы представлены в порядке их приоритетности. Высокий уровень приоритетности указывает на то, что данный элемент важен для любой программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Кроме того, эффективность каждого элемента оценивается с точки зрения снижения количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением алкоголя. Такая оценка основывается на опыте и результатах исследований с учетом степени сложности и стоимости реализации. Имеется также справочник, в котором перечислены источники дополнительной информации по каждому элементу, представленному в настоящем руководстве.

Краткий обзор

- Для того чтобы разработать эффективную программу по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, важно иметь всестороннее представление о проблеме в регионе или стране в целом.
- В целях получения полного представления о проблеме следует провести анализ ситуации, в рамках которого изучаются:
 - данные об авариях и нанесении вреда здоровью в дорожно-транспортных происшествиях, связанных с употреблением алкоголя;
 - законы, касающиеся вождения в состоянии алкогольного опьянения, например, предельно допустимые уровни КАК/ КПАВВ для водителей, способы повышения соблюдения этих законов и причины низкого уровня соблюдения этих законов;
 - соответствующие заинтересованные стороны и их потенциальная роль в реализации программы, направленной на сдерживание масштабов вождения в состоянии алкогольного опьянения;
 - модели употребления алкоголя и общественное мнение о вождении в нетрезвом состоянии.
- Проекты, направленные на снижение количества дорожно-транспортных аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, требуют поддержки на высоком уровне.
- Предлагаемые нововведения должны соответствовать конкретной ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, сложившейся в стране.

- Существует несколько ключевых факторов, которые важны для успеха программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. В их число входят:
 - оценка имеющихся данных с целью определения целевых групп;
 - обеспечение четкости и осуществимости законов, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения;
 - беспристрастное и твердое исполнение законов с применением соответствующих наказаний;
 - обеспечение того, чтобы информация, предоставляемая обществу, поддерживала закон и его исполнение;
 - мониторинг и оценка результатов реализации программы.

Таблица 2.6 Элементы возможной программы по приоритетности для стран, реализующих программу первого поколения по сокращению случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения

	Элемент	Описание	Исследование	Эффективность	Степень трудности реализации	Стоимость реализации	Раздел в настоящем руководстве
Высокий уровень приоритетности	Оценка данных о безопасности дорожного движения/ДТП	Без этого элемента любые средства и усилия могут быть потрачены впустую из-за недооценки масштабов проблемы или трудности ее решения в сложившихся обстоятельствах.	Да	Высокая	Низкая	Низкая	2.2
	Законы, устанавливающие предельно допустимый уровень КАК или КПАВВ	Осуществимый закон является необходимым условием для эффективного использования полицией правоприменительных мер. Хотя некоторые юрисдикции преуспели в применении методов проверки на трезвость, в целом, наличие конкретного закона, определяющего уровни КАК, обеспечивает основные условия, необходимые для того, чтобы полиция могла эффективно использовать правоприменительные меры для оказания влияния на водителей.	Да	Высокая	Низкая, если присутствуют политические обязательства	Низкая	3.3.1
	Жесткие правоприменительные меры в отношении законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения	Принятие достаточного количества правоприменительных мер с целью изменения взглядов водителей на вероятность задержания является ключевым элементом. Опыт показывает, что поведение не изменяется только под воздействием поощрений или просвещения. Правоприменительные меры,	Да	Высокая	Низкая, если присутствуют политические обязательства	Средняя	3.3.2

Модуль 2: Оценка ситуации и выбор приоритетных действий

		используемые полицией для обеспечения соблюдения закона, в первую очередь важны для усиления просветительской деятельности в обществе, направленной на предотвращение управления ТС в нетрезвом состоянии.					
Суровое и быстрое наказание нарушителей законов, касающееся вождения в состоянии алкогольного опьянения	Наказания, расцениваемые обществом как суровые и быстро осуществляемые органами власти, могут оказаться эффективным средством удержания водителей от вождения в состоянии алкогольного опьянения. Примерами могут служить штрафы, лишение водительских прав, тюремное заключение и санкции, налагаемые на транспортное средство.	Да	Высокая	Низкая, если присутствуют политические обязательства	Низкая	3.3.3	
Информирование и просвещение общественности	Эти действия должны быть увязаны с другими элементами программы (правоприменительные меры, ПДУ и т.д.). Просветительская деятельность является скорее вспомогательным, чем центральным элементом. Тем не менее некоторые элементы просвещения требуются для того, чтобы запустить процесс изменения отношения, а поведенческие проблемы решаются в ходе выполнения программы.	Некоторые	Высокая, в сочетании с правоприменительными мерами	Средняя	От средней до высокой	3.4	
Мониторинг и оценка	Если не установлены цели и показатели выполнения программы, невозможно оценить ее успешность. Мониторинг также выявляет необходимость	Да	Высокая	Низкая	Низкая	4.1	

Вождение в состоянии алкогольного опьянения: руководство по безопасности дорожного движения

		внесения изменений в программу в ходе ее реализации. Данные мониторинга и оценки также позволяют получить дополнительную общественную и политическую поддержку и стимулировать деятельность персонала организаций, участвующих в реализации проекта.					
	Более низкий уровень КАК для отдельных групп водителей, например, водителей автобусов или молодых водителей.	Снижение уровня КАК или доведение его до нуля для отдельных групп, например, водителей, несущих ответственность за пассажиров или опасный груз, а также для групп повышенного риска таких, как молодые водители.	Да	Высокая	Низкая, если присутствуют политические обязательства	Низкая	3.1.1
Средний уровень приоритетности	Законы, запрещающие продажу алкоголя в определенных местах и в определенное время суток	Предназначены для того, чтобы затруднить доступ водителей к алкоголю	Да	Средняя	Низкая	Низкая	3.1.1
	Инициативы по установлению контроля доступа и распространения алкоголя	Нормативные правила, требующие лицензирования права на распространение и торговлю алкоголем, помогающие решить проблему вождения в состоянии алкогольного опьянения. Большинство нормативных правил, связанных с лицензированием алкоголя, направлены на защиту отдельных лиц или групп населения (например, не достигших возраста, позволяющего употребление/покупку	Да	Средняя	Низкая	Средняя	3.1.1

Модуль 2: Оценка ситуации и выбор приоритетных действий

		алкогольных напитков), а также общества в целом от вреда, наносимого алкоголем.					
	Поэтапное лицензирование водителей-новичков	Программы поэтапного лицензирования контролируют скорость и режим получения молодыми водителями полных водительских прав. Они могут включать отсрочку получения полноценной лицензии и определенные запреты, а также пониженный уровень КАК для водителей-новичков.	Некоторые	От средней до высокой	Низкая	Низкая, если присутствуют политические обязательства	3.3.1
	Программы работодателей	Эти программы направлены на использование влияния работодателей на персонал в целях контроля случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения. Могут быть эффективными в работе большого автопарка.	Некоторые	Средняя	Низкая	Средняя	3.5
	Санкции, налагаемые на транспортное средство	Санкции, налагаемые на транспортное средство, например, его задержание, изъятие регистрационных номеров, отмена регистрации и иммобилизация автомобиля, эффективно используются для снижения количества случаев повторного управления ТС в нетрезвом состоянии. Для того чтобы программа была эффективной, в стране должна быть хорошо развита система регистрации транспортных средств.	Некоторые	Средняя	Низкая	Средняя, если присутствуют политические обязательства	3.3.3
Низкий уровень приоритетности	Специальные программы обслуживания для водителей, мотоциклистов и	Эти стратегии направлены на обеспечение безопасной транспортировки после мероприятий с распитием алкогольных напитков.	Небольшие	Низкая	Низкая	Низкая	3.5

Вождение в состоянии алкогольного опьянения: руководство по безопасности дорожного движения

	велосипедистов	Специальные программы для водителей поощряют одного водителя в группе воздержаться от употребления алкоголя и обеспечить безопасную транспортировку для других. Программы обслуживания обеспечивают транспортировку находящихся под воздействием алкоголя людей.					
	Обращение с повторными нарушителями	Программы реабилитации во многих странах являются частью мероприятий по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Эти программы весьма разнообразны и различаются по эффективности, степень которой зачастую неизвестна. Для того, чтобы программа была принята во внимание, страна должна располагать достаточной информацией о многократных нарушителях, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.	Некоторые	От низкой до средней	Средняя	От низкой до средней	3.3.3
	Школьные образовательные программы	Ввести в школьное образование предмет, посвященный безопасному вождению, с посещением школ представителями сектора здравоохранения или дорожной полиции (особенно актуально при отсутствии специальных материалов).	Некоторые	Низкая	Низкая	Низкая	3.4.1

ССЫЛКИ

1. Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report 445).
2. McLean A, Holubowycz O, Sandow B. *Alcohol and crashes: identification of relevant factors in this association*. Melbourne, Victoria, Federal Office of Road Safety, 1980 (Report CR11).
3. *Drinking and driving issues and strategies for British Columbia*. Victoria, Government of British Columbia, 2003.

3

How to design and

Как разработать и реализовать программу по борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

Как разработать и реализовать программу по борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

3.1	Получение политической и общественной поддержки для реализации программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения	77
3.1.1	Методы организации и координирования рабочей группы	77
3.2	Подготовка плана действий	82
3.2.1	Определение проблемы	83
3.2.2	Определение целей программы	84
3.2.3	Постановка четких задач	85
3.2.4	Определение показателей деятельности	86
3.2.5	Выбор действий	87
3.2.6	Реализация пробной программы в округе или регионе	88
3.2.7	Определение сроков	90
3.2.8	Оценка необходимых ресурсов	91
3.2.9	Продвижение программы	93
3.2.10	Определение механизма осуществления мониторинга	93
3.2.11	Определение требований к наращиванию потенциала и процессу обучения	95
3.2.12	Обеспечение устойчивости программы	95
3.2.13	Празднование успеха	96
3.3	Нововведения	96
3.3.1	Методы разработки и внедрения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения	96
3.3.2	Методы обеспечения исполнения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения	106
3.3.3	Штрафы и взыскания, налагаемые на нарушителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения	120
3.4	Социальный маркетинг и просвещение населения	125
3.4.1	Методы повышения информированности общества и изменить точку зрения посредством кампании в СМИ	127
3.4.2	Доведение до целевой аудитории идеи кампании	131
3.5	Нововведения с участием общественности	136
3.6	Нововведения технического характера	139
3.7	Обеспечение соответствующего реагирования медицинских служб	142
3.7.1	Организация и планирование деятельности травматологических служб	142
3.7.2	Оказание помощи лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, непосредственно на месте аварии	142
	Краткий обзор	145
	Ссылки	146

В предыдущем модуле рассматривалась методика оценки ситуации в области вождения в состоянии алкогольного опьянения в рамках страны или региона. В настоящем модуле рассмотрен процесс использования этой информации для разработки и реализации целевой программы, направленной на снижение количества случаев вождения в нетрезвом состоянии. Такая информация включает сведения не только технического, но и практического характера, позволяющие обеспечить успешную реализацию программы.

Национальная или региональная программа по снижению количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, предусматривает долгосрочные обязательства. В рамках программы будет поставлена долгосрочная цель, такая как сокращение количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, на определенный процент в установленный период времени. Также программа будет включать ряд конкретных элементов, которые позволят достичь поставленной цели.

В настоящем модуле представлены некоторые возможные элементы национальной или региональной программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения такие, как внедрение или усиление законодательной базы, исполнение законов, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения, меры наказания и санкции в отношении нарушителей, а также целевые кампании по просвещению населения и общественные программы.

Несмотря на различия между странами, касающиеся культуры, роли алкоголя в обществе, индустриализации, автомобилизации и текущих проблем в сфере безопасности дорожного движения, существует ряд основополагающих «правил» и принципов, применимых к любой программе по обеспечению безопасности дорожного движения. Данный модуль не предписывает порядок, в котором следует применять рассмотренные элементы. Разделы настоящего модуля предоставляют читателю руководство по решению следующих вопросов.

- **3.1 Получение политической и общественной поддержки для реализации программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения.** Целенаправленная поддержка программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения в лице политических общественных лидеров является существенным элементом ее успешной реализации. В данном разделе представлено руководство по использованию различных методов, позволяющих заручиться необходимой поддержкой, например, организация рабочей группы.
- **3.2 Подготовка плана действий.** В разделе описаны необходимые этапы формирования плана действий по разработке и реализации программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения: выявление проблемы, постановка целей и задач, определение мероприятий и пробный запуск программы, определение сроков, оценка ресурсов и мониторинг программы. На Рис.3.2. представлены этапы данного процесса, а также указаны разделы настоящего руководства, где можно найти их более подробное описание.
- **3.3 Нововведения.** В этом основном разделе руководства представлены инструкции по ряду нововведений, которые могут быть включены в программу. Некоторые из таких нововведений рекомендуются как «высокоприоритетные» на основании

проведенных исследований и подтвержденной эффективности их использования для снижения количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения. В Таблице 2.6 модуля 2 дается обзор инициатив с распределением уровня приоритетности (высокий, средний и низкий) в отношении тех стран, которые находятся на начальном этапе разработки программы. Нововведения, описанные в настоящем руководстве, включают в себя законы (и установление предельно допустимых уровней КАК), обеспечение соблюдения этих законов, проведение пропагандистских кампаний и общественных программ.

- **3.4 Социальный маркетинг и просвещение населения.** В этом разделе рассмотрено воздействие кампаний, проводимых средствами массовой информации, на повышение уровня осведомленности населения о законодательстве и усилении мер правоприменения. Необходимо четко определить задачи и целевые группы таких кампаний, проводимых средствами массовой информации, а также принять на работу специалистов по связям с общественностью для разработки идейного содержания кампании и соответствующих материалов. Результаты воздействия элемента СМИ на мнение и поведение участников дорожного движения подлежат тщательному мониторингу и оценке. Извлеченный опыт следует использовать для улучшения качества и эффективности будущих кампаний.
- **3.5 Нововведения с участием общественности.** Эффективность нововведений по борьбе с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, предпринимаемых или выполняемых с привлечением местного населения, может быть достигнута благодаря информированию общественности о рисках, связанных с вождением в нетрезвом состоянии, а также предотвращению таких ситуаций. В разделе представлены нововведения, реализуемые добровольными организациями, созданными специально для борьбы с рассматриваемой проблемой в рамках программ, реализуемых работодателями, школами, пунктами продажи алкоголя, а также программ, разработанных специально для водителей.
- **3.6 Нововведения технического характера.** В этом разделе представлены преимущества реализации нововведений технического характера для предотвращения аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. К таким нововведениям относятся снижение дорожных рисков для водителей и пешеходов, установление более низких ограничений скорости, улучшение освещения, создание «островков безопасности» для поэтапного пересечения переходов, а также улучшение сигналов для пешеходов на светофорах.
- **3.7 Обеспечение соответствующего реагирования медицинских служб.** При планировании программы необходимо учитывать возможность реагирования на ДТП с участием пострадавших в состоянии алкогольного опьянения. Для этого следует предусмотреть возможность предоставления первой медицинской помощи в необходимом объеме, а также вовлечения существующих систем предстационарного лечения и травматологических служб.

БЛОК 3.1. Польская национальная программа по безопасности дорожного движения (ГАМБИТ 2005 г.)

1. Пересмотреть законы, касающиеся вождения в состоянии алкогольного опьянения:

- внести изменения в законы, касающиеся вождения в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

2. Повысить уровень просвещения и оповещения населения для улучшения осведомленности о роли алкоголя при возникновении ДТП:

- привить, в рамках школьного обучения, негативное отношение к вождению в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием других веществ аналогичного характера;
- использовать «вождение в трезвом виде» как часть обучения водителей;
- ввести программу по систематическому проведению кампаний по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

3. Повысить уровень соблюдения законов, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения:

- обеспечить дорожно-патрульные службы приборами для регистрации и проверки водителей на наличие в организме алкоголя и других веществ;
- усовершенствовать выборочные проверки водителей на трезвость в качестве стандартной процедуры контроля;
- ввести выборочные проверки водителей на наличие в организме других запрещенных веществ, помимо алкоголя;
- содействовать распространению транспортных устройств, позволяющих регистрировать и выявлять водителей после приема алкоголя.

4. Систематически проводить исследования поведения на дороге в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием других веществ:

- разработать систему мониторинга проблемы водителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием других веществ;
- изучить эффективность схем, предназначенных для снижения числа участников дорожного движения, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Источник: Польский национальный совет по безопасности дорожного движения

3.1 Получение политической и общественной поддержки для реализации программы по борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

Разработка и успешная реализация любой программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения в значительной степени зависит от получения целенаправленной поддержки политических деятелей, основных общественных лидеров и самой общественности. Создание активной рабочей группы по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии, включающей основных заинтересованных сторон, может стать эффективным способом получения такой поддержки, а также разработки и реализации комплексной программы, направленной на решение проблемы.

3.1.1 Методы организации и координирования рабочей группы

В идеале Программа должна разрабатываться и координироваться национальным или региональным органом, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, совместно с рабочей группой, состоящей из основных заинтересованных сторон. Члены рабочей группы определяются на основании анализа заинтересованных сторон (см. Модуль 2). При отсутствии органа, ответственного за обеспечение безопасности дорожного

движения, должна быть создана специальная рабочая группа для разработки и координирования процесса реализации Программы.

Рабочая группа должна опираться на компетентность и опыт следующего круга лиц, включая:

- ведущее агентство, отвечающее за повышение уровня безопасности дорожного движения в стране;
- соответствующие правительственные учреждения (транспорт, здравоохранение, полиция, образование и лицензирование);
- специалистов по вопросам общественного здравоохранения и профилактике травматизма;
- медицинских работников;
- независимых исследователей в данной области;
- неправительственные организации, включая те, которые представляют сторону, пострадавшую в результате ДТП (при наличии таких организаций);
- организации участников дорожного движения (перевозчики, ассоциации автомобилистов и мотоциклистов);
- крупных работодателей и владельцев автомобильных парков;
- поставщиков и дистрибьюторов алкогольной продукции.

В рабочую группу также должны входить критики, позицию которых необходимо учитывать с тем, чтобы разработанная Программа могла достигнуть заявленных в ней целей и быть использована любыми категориями населения.

В процессе разработки и реализации Программы необходимо информировать заинтересованные стороны о следующем:

- необходимость нововведений;
- причина их участия в Программе;
- их роль в рамках Программы;
- нововведения, уже реализованные (другими лицами), находящиеся на этапе реализации или планируемые к реализации в целях снижения количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- долгосрочные цели Программы;
- успешные результаты (и ошибки).

БЛОК 3.2. Разработка пропагандистской кампании с привлечением заинтересованных сторон (Таиланд)

В 1996 и 1997 гг. в Таиланде был разработан Генеральный план обеспечения безопасности дорожного движения и План действий. При реализации данного плана Министерство транспорта и путей сообщения привлекло местных и зарубежных консультантов для проведения пробных проектов, включая кампанию по просвещению населения в провинции Накхон-Патхом и на острове Пхукет. Основной целью данной кампании стало сведение к минимуму негативных последствий отношения участников дорожного движения к вождению в состоянии алкогольного опьянения, которое часто заканчивается ДТП.

Для формирования общего понимания и привлечения общественности к участию на национальном и местном уровнях был организован национальный комитет. Подкомитеты, представляющие министерства, интересы провинций, а также транспортный сектор, сформировали основу скоординированной работы проекта.

На ранних этапах потребовалось много усилий на местном уровне, чтобы объяснить необходимость проведения общественных образовательных и информационных кампаний (1) представителям местных органов власти, считавшим, что лучшим способом снижения количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения является правоприменительная деятельность. В итоге, осознав всю важность проведения подобных мероприятий для изменения поведения водителей и снижения количества ДТП, они дали согласие на разработку информационных кампаний для своих провинций.

Распределение обязанностей между членами рабочей группы

Группа должна поставить четкие цели, имея при этом необходимые полномочия и ресурсы для контроля эффективности реализации Программы. Кроме того, должны быть четко определены роли и сферы ответственности каждого члена рабочей группы. Члены группы должны поддерживать связи со специалистами вне группы, а также хорошие взаимоотношения с большим количеством организаций, содействие которых потребуется для успешной реализации Программы.

Общая функция группы заключается в разработке, внедрении и управлении Программой, включая оценку проблемы, мониторинг Программы, профилактические и образовательные мероприятия, правоприменительную деятельность, меры наказания, возможное восстановление прав лиц, повторно совершивших нарушение, а также окончательную оценку результатов Программы. Один из способов достижения этой цели заключается в распределении задач между подгруппами, по крайней мере до тех пор, пока Программа не станет частью стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в рамках страны или региона. В случае возникновения проблем в ходе реализации Программы возможен повторный созыв подгрупп (см. Рис. 3.1).

Так как в рабочую группу могут входить различные заинтересованные стороны, то для обсуждения проблем каждой сферы ответственности можно сформировать небольшой управляющий комитет. На его совещаниях можно подробно обсуждать и согласовывать все мероприятия, осуществляемые в рамках проекта, а также непредвиденные проблемы и методы их устранения. Совещания управляющего комитета должны проводиться регулярно.

Рис. 3.1 Пример организационной структуры рабочей группы и ряд возможных задач



Определенные функции применимы в отношении любой хорошо организованной программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. К ним относится инициирование программы, т.е. формирование концепции и запуск программы, ее функционирование, координирование и действия защитников. В данном разделе описаны лица, назначенные для выполнения таких функций и имеющие специальные обязанности. В отдельных случаях одно лицо или учреждение может выполнять более одной функции.

Инициатор

Лицо или учреждение, которое инициирует мероприятие (не участвует в нем в той же степени, что и другие вовлеченные стороны). Однако такое лицо/учреждение должно контролировать процесс выполнения мероприятия с тем, чтобы обеспечить скоординированный ход реализации программы.

Исполнители

Лица, отвечающие за техническое сопровождение различных аспектов программы. Зачастую в качестве исполнителей выступают сотрудники задействованных ведущих или вспомогательных учреждений таких, как департамент транспорта, министерство или департамент по правовым вопросам, а также органы правопорядка. Уровень их участия не должен чем-либо ограничиваться. С этой целью стандартные рабочие обязанности таких лиц

могут быть расширены с учетом выполнения других задач, поставленных для реализации программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Для этого также могут потребоваться другие ресурсы и специальная подготовка.

Исполнители должны взаимодействовать с другими участниками программы, включая с нетехнический персонал.

Координатор

Данное лицо полностью отвечает за реализацию программы и его роль крайне важна для успеха программы. Координатор, вне зависимости от оплаты, должен иметь четко определенные обязанности. Они включают наблюдение за деятельностью рабочих групп, отслеживание хода работ, а также обеспечение надлежащего информирования всех участников, включая инициатора и исполнителей. Координатор должен обладать всеми полномочиями и ресурсами для выполнения указанных функций. По этой причине для данной должности лучше всего подходит лицо, чья деятельность уже включает некоторые из этих обязанностей. Таким лицом может быть ведущий технический специалист транспортного отдела, начальник дорожной полиции или высокопоставленное должностное лицо министерства здравоохранения.

Адвокат(-ы)

Адвокат выступает защитником в борьбе против вождения в состоянии алкогольного опьянения. Должность адвоката обычно занимает один или несколько хорошо известных, влиятельных и уважаемых людей с **развитыми** коммуникативными навыками. Адвокат и координатор могут иметь несколько общих функций и задач, **но** в некоторых случаях их может выполнять один человек. Известные лица, пострадавшие в результате вождения в состоянии алкогольного опьянения, обычно становятся хорошими адвокатами.

Группа консультантов

В ряде случаев рабочая группа может получать поддержку со стороны группы консультантов, состоящей из **представителей** других заинтересованных сторон. При использовании такой структуры поддержки группа консультантов, как правило, собирает совещания не так часто. Иногда консультанты могут привлекать к участию в работе членов организаций, которые играют важную роль в рамках реализации программы. В таком случае еще важнее использовать такие группы в структуре предоставления консультаций с тем, чтобы они имели возможность озвучить свое мнение. В состав группы консультантов должен входить как минимум один ведущий член группы управления программой.

За редким исключением игнорирование критики программы является неправильным подходом. В случае игнорирования мнения групп их критика дополняется новыми основаниями для недовольства. Для успешного выполнения поставленных задач рабочая группа должна иметь четко определенные рабочие процедуры и рабочий план, учитывая возможности реализации. Важно обеспечить должное взаимодействие в рамках группы. С этой целью в составе рабочей группы должно **входить** лицо, ответственное за распространение информации между членами группы.

БЛОК 3.3. Эффективная кампания: «Матери против пьянства за рулем» (США)

Кампания «Матери против пьянства за рулем» (МППР) проводится в целях предотвращения случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения, употребления алкоголя несовершеннолетними, оказания поддержки жертвам дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. МППР была организована в 1980 г. небольшой группой недовольных матерей и выросла в целую сеть, объединяющую около 600 организаций и два миллиона членов и сторонников в США. МППР действует путем реализации исследовательских программ, политических инициатив, организации служб помощи пострадавшим и просвещения общественности.

Помимо проведения кампаний по повышению уровня осведомленности общественности, а также программ по обучению молодежи, МППР выступает сторонником принятия многочисленных законов, касающихся управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, а также употребления алкоголя несовершеннолетними. На федеральном уровне в 1984 г. МППР лоббировала принятие национального закона об установлении минимального возраста, допускающего прием алкоголя, 21 год, а в 1995 г. – положения о «нулевом допуске», запрещающего лицам младше 21 года управлять транспортным средством после приема алкоголя. В 2000 г. МППР отстаивала установление минимально допустимого уровня КАК 0,08 на федеральном уровне. МППР ратует за введение пунктов проверки **наличия в крови алкоголя**, принятие первых законов об использовании ремней безопасности, более строгих взысканиях за повторные нарушения, а также прочих ключевых законодательных актов, основанных на исследованиях, в рамках штатов страны.

Более подробная информация: www.madd.org

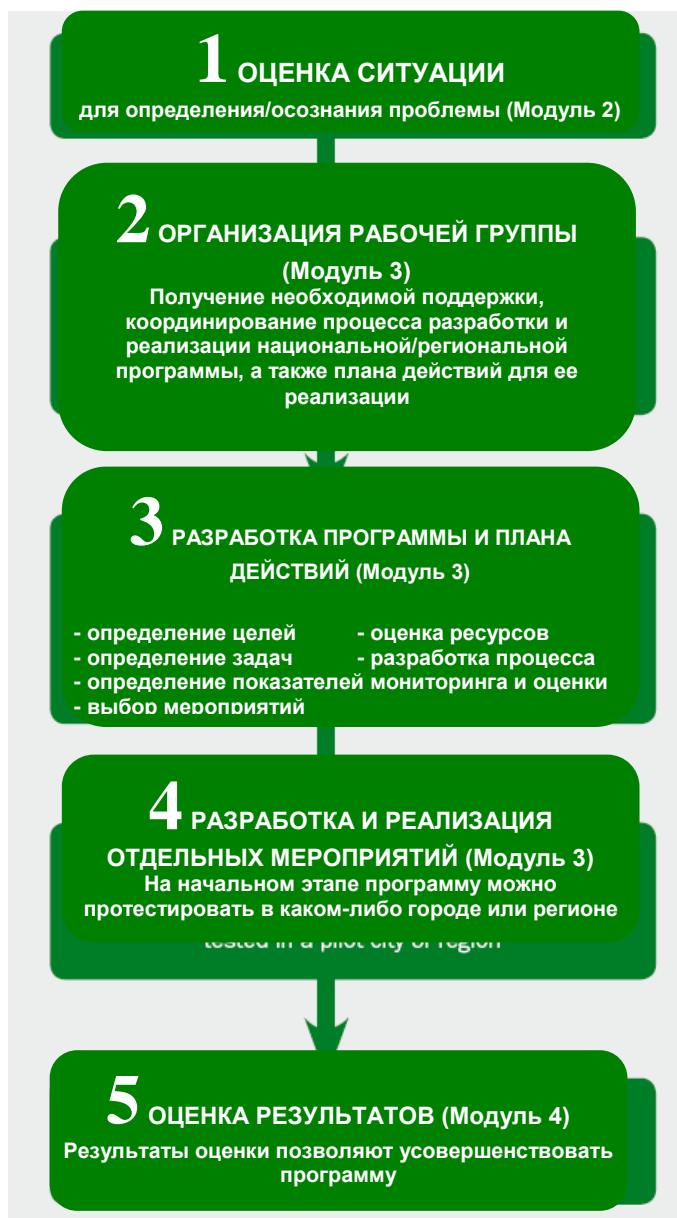
3.2 Подготовка плана действий

Перед тем как приступить к реализации комплексной программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения, необходимо составить план, в котором будет четко изложена стратегия достижения ее целей. Такой план должен сопровождаться данными, приведенными в Модуле 2. В рамках плана определяется проблема (на основании оценки ситуации), цели, выбирается основной метод достижения поставленных целей, подробно описываются компоненты Программы, распределяются сферы ответственности по разработке/реализации ее компонентов между конкретными лицами/учреждениями, а также определяются сроки.

На Рис.3.2 представлены основные этапы, необходимые для разработки плана действий (этап 3), а также связь этих этапов с другими процессами, рассмотренными в настоящем руководстве. Более детальное обсуждение процесса разработки плана действий для национальной политики представлено в документе «Руководство для политиков и специалистов по планированию: разработка политики профилактики насилия и травматизма» (2).

План действий может быть подготовлен на национальном, региональном и городском уровнях.

Рис. 3.2. Основные этапы программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения: от оценки ситуации до оценки результатов



3.2.1 Определение проблемы

Как описано в Модуле 2, основным элементом любой программы нововведений является определение главной группы (или групп) проблемы. Информация по данному вопросу может быть получена из различных источников, в частности, оценка, предложенная в Модуле 2. Основные данные могут включать в себя следующее:

- проверки на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе у водителей, ставших участниками ДТП;

- анализы крови при ДТП со смертельными исходами;
- информация о состоянии потерпевших в момент госпитализации из больниц и отделений неотложной помощи;
- результаты выборочных проверок на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе (проводимых в рамках правоприменительных мер или исследований);
- единичные случаи наблюдения со стороны населения/полиции (например, о лицах, покидающих клубы).

Необходимо получить следующие сведения:

- возраст, пол и социальный статус участников;
- время суток, когда такое поведение наиболее распространено;
- место (места), где происходит управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.

Такие сведения помогают определить приоритетность мероприятий, а также спланировать и сосредоточить нововведения там, где они наиболее необходимы. Необходимо также четко определить проблемы в области осведомленности населения, законодательства, правоприменительной деятельности и системы наказаний. Так как эти проблемы не являются независимыми, некоторые вопросы очевидно зависят от других. Например, правоприменительная деятельность очень затруднена при отсутствии четкого, законодательного определения вождения «в состоянии алкогольного опьянения», например, несанкционированные уровни КАК.

3.2.2 Определение целей Программы

Цели Программы разрабатываются путем изучения данных, полученных в процессе оценки ситуации. Рабочая группа должна провести анализ такой информации и определить проблемы, которые будут решаться в ходе реализации Программы.

При рассмотрении приемлемых методов решения проблем рабочая группа должна использовать «системный подход». Такой подход заключается в осознании системы как целого и определении возможности для реализации нововведения. Таким образом, решения проблем зачастую включают факторы, направленные на работу с населением, например, просвещение, а также обеспечение соблюдения законов и правил, которые время от времени комбинируются.

Цели Программы могут быть следующими:

- снижение количества дорожно-транспортных происшествий;
- снижение количества травм с летальным исходом, полученных в результате аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- снижение количества аварий, связанных с вождением в нетрезвом состоянии;
- повышение уровня озабоченности общественности вопросами, связанными с вождением в состоянии алкогольного опьянения;
- усиление поддержки со стороны общественности в отношении инициатив по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения;

- увеличение числа водителей автомобилей, мотоциклов и велосипедов, которые стремятся изменить свое отношение к управлению ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- повышение уровня понимания водителями более строгих правоприменительных мер в отношении соблюдения неутвержденных законов в отношении алкоголя.

БЛОК 3.4. Предварительное исследование «Суракша Санхара» (Бангалор, Индия)

В 2000 г. Глобальное партнерство по безопасности на дорогах (ГПБД) совместно с Комиссией Бангалора по формированию плана мероприятий (КБПМ) приступило к разработке партнерской программы по безопасности дорожного движения в Бангалоре «Суракша Санхара» (безопасность на дороге). В рамках первого этапа этого проекта Национальным институтом психического здоровья и нейронаук (НИПЗИН) было проведено исследование в целях определения масштабов проблемы дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, а также изучения уровня знаний, подходов и действий водителей в этом направлении.

Исследование проводилось в два этапа: первый этап включал исследование на базе 12 основных больниц Бангалора, а второй – проводился в то же время и представлял собой обследования на дорогах.

Исследования на базе больниц показали, что 28% травм, полученных участниками ДТП, связаны с употреблением алкоголя.

Проведенные на дорогах проверки показали, что число водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, варьируется от 11% (установлено традиционным методом, при котором сотрудники полиции выборочно останавливают подозрительных водителей) до 40% (установлено на основании более нового метода выборочного контроля). Среди водителей с положительным результатом теста при проверке алкогольно-респираторной трубкой 35% имели КПАВВ выше предельно допустимого уровня – 0,03. Это, как правило, молодые мужчины (25-39 лет) с высшим образованием, которые приняли большой объем спиртного в баре или на вечеринке, знали о связанных с этим рисках, однако проигнорировали опасность или возможные последствия юридического характера. Водители автобусов и мини-автобусов типа «Матадор» составляют почти четверть всех лиц с положительным результатом теста.

На основании результатов данного исследования политики, специалисты, представители общественности и прессы выдвинули десять следующих рекомендаций:

- полиция должна обеспечить соблюдение правил дорожного движения с использованием жестких санкций;
- программы по повышению уровня осведомленности должны быть нацелены на лиц в возрасте 25-45 лет, водителей двухколесных транспортных средств, грузовиков, а также лиц, употребляющих спиртные напитки в барах и приобретающих его в магазинах розничной продажи;
- проводить систематические обучающие и информационные программы, предназначенные для барменов и владельцев магазинов розничной торговли, в целях ограничения ими продажи спиртных напитков покупателям, которые уже достигли опасного уровня опьянения;
- правительство должно серьезно пересмотреть время закрытия баров и ограничить спектр услуг, оказываемых за час до закрытия; кроме того, общественный транспорт должен быть всегда доступен с тем, чтобы предотвратить управление ТС лицами в состоянии алкогольного опьянения;
- необходимо установить наблюдение в больницах (активная система сбора информации) для учета всех травм, полученных в ДТП (по нескольким основным параметрам), с целью регистрации долгосрочных моделей изменения и отслеживания текущих эпидемий. Кроме того, во всех больницах пострадавшие в ДТП лица должны в обязательном порядке проходить проверку на наличие алкоголя в крови/выдыхаемом воздухе.

Более подробная информация размещена на сайте:

www.nimhans.kar.nic.in/deaddiction/lit/BATFReport.pdf

3.2.3 Постановка четких задач

После определения основных проблем и общих целей необходимо поставить конкретные задачи. Цель по снижению количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, например, может быть сформулирована следующим образом «снижение количества ДТП, произошедших по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения, до указанного значения за определенный период времени». В целом рекомендуется ставить достижимые цели с указанием сроков, которые можно определить в виде задачи, например, снижение (или повышения) процентного показателя к определенной дате. Постановка задач приводит в основном к более реалистичным программам по обеспечению безопасности дорожного движения, оптимальному использованию общественных фондов и других ресурсов (3).

При постановке задач необходимо также учитывать быстрый рост автомобилизации во многих странах с низким уровнем доходов. Это означает, что иногда отсутствие изменений (в рамках статистики по ДТП) может означать небольшой прогресс. Выбор соответствующих задач должен напрямую зависеть от конкретных целей. Перечень задач, подлежащих выполнению для достижения различных целей, представлен в Таблице 3.1 (оптимальный перечень задач для определенной страны будет зависеть от имеющейся или доступной информации).

Таблица 3.1. Возможные задачи, поставленные для достижения целей программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения

Цели программы	Примеры плановых задач
Снижение количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения (см. параграф выше).	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом при участии как минимум одного водителя автомобиля/двухколесного транспортного средства с уровнем КАК, превышающим предельно недопустимое значение. Снижение количества ДТП с летальным исходом по отношению к зарегистрированному транспортному средству при участии, как минимум, одного водителя автомобиля/двухколесного транспортного средства с уровнем КАК, превышающим предельно недопустимое значение.
Снижение количества летальных исходов, произошедших в результате дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения (см. параграф выше).	Снижение числа погибших водителей двухколесных транспортных средств, с уровнем КАК, превышающим предельно недопустимое значение. Снижение количества серьезных травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий, при регистрации хотя бы одного водителя автомобиля/двухколесного транспортного средства с уровнем КАК, превышающим предельно недопустимое значение.
Снижение количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.	Снижение доли водителей с недопустимым уровнем КАК, зарегистрированных в ходе выборочных (стандартных) проверок на дороге. Снижение доли водителей с недопустимым уровнем КАК, зарегистрированных в ходе выборочных проверок на наличие

	алкоголя в выдыхаемом воздухе, проведенных сотрудниками полиции.
Повышение уровня озабоченности общества вопросами, связанными с вождением в состоянии алкогольного опьянения.	Доля населения, выявленная в ходе выборочного опроса, которая считает вождение в состоянии алкогольного опьянения преступлением или серьезной общественной проблемой.
Усиление поддержки со стороны общественности при проведении инициатив по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения.	Определенный путем исследования уровень поддержки со стороны общественности в отношении строгих правоприменительных мер и наказаний в случае вождения в состоянии алкогольного опьянения.
Увеличение числа водителей автомобилей и двухколесных транспортных средств, которые стремятся поменять свое отношение к управлению транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения.	<p>Число водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств, которые согласились отказаться от управления ТС в нетрезвом состоянии.</p> <p>Число водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств, которые используют алкотестер перед тем как сесть за руль в состоянии алкогольного опьянения.</p> <p>Доля населения, готовая отказаться от вождения при планировании потребления алкоголя в социальной среде.</p>
Повышение уровня понимания водителями более строгих правоприменительных мер в отношении неутвержденных законов по обороту алкоголя.	<p>Число водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств, которые в ходе опроса выразили мнение о том, что правоприменительные меры стали строже, чем раньше.</p> <p>Число водителей автомобилей/двухколесных ТС, обвиненных в правонарушениях, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.</p>

Плановые задачи разрабатываются в тесном сотрудничестве с партнерскими учреждениями, которые несут ответственность за организацию действий по выполнению задач. Совместная разработка задач является важным требованием, а также основной частью координирующей функции ведущего учреждения. Перечень, представленный выше, не является исчерпывающим, но призван показать ряд конкретных целей, которые могут быть определены в рамках Программы.

После выбора целей необходимо определить конкретные мероприятия и целевые показатели деятельности. Следует выполнить основные измерения всех соответствующих критериев деятельности. Контрольные значения являются той базой, на основании которой будет оцениваться деятельность по реализации программы.

3.2.4 Определение показателей деятельности

После того как рабочая группа определит задачи, необходимо согласовать показатели деятельности, которые позволят контролировать ход работ в соответствии с поставленной задачей. Показатели деятельности являются критериям, позволяющим отслеживать изменения и улучшения в рамках рассматриваемого вопроса, например:

- действующие законы;
- законы, вводимые в действие, например, количество выполненных проверок на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе;
- число водителей, осужденных за недопустимые уровни КАК;
- процентное значение пострадавших в ДТП людей, зарегистрированных в больницах, с недопустимыми уровнями КАК.

Для того чтобы определить изменения и улучшения, полученные данные необходимо сравнить с контрольными данными.

Типичные показатели деятельности включают:

- долю водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств, уровень КАК которых превышает допустимые пределы (определяется в процессе проведения обследований на дорогах);
- процентное значение дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Можно определить и другие критерии оценки, например, с целью мониторинга реализации проекта. Такие дополнительные показатели могут отсутствовать, однако установить их не трудно. К таким показателям относятся:

- число сотрудников дорожной полиции, обученных методам работы с оборудованием для измерения уровня КАК, а также количество патрульных отрядов;
- периодичность проведения общественных информационных кампаний, а также осведомленность населения о содержании обращений;
- отношение общества к факту вождения в состоянии алкогольного опьянения (по результатам опросов).

Каждый показатель должен соответствовать конкретной задаче. Такие задачи, в целом, должны иметь количественный результат, хотя в некоторых случаях результат может быть представлен и в качественном выражении. Вопрос показателей деятельности также рассмотрен в Модуле 4 в рамках процесса мониторинга и оценки программы.

БЛОК 3.5. Задачи по сокращению количества аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения (Польша)

Национальная программа по обеспечению безопасности дорожного движения в Польше «ГАМБИТ» ставит смелую задачу по сокращению количества летальных исходов, происходящих в результате управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, с 12,2% от общего количества летальных исходов в результате ДТП, зарегистрированного в 2003 г., до 6% к 2013 году.

Данные статистики дорожной полиции подтверждает успешную реализацию поставленной задачи. Например, правительство Польши ужесточило санкции, применяемые в отношении водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, в 2000 году, когда по вине нетрезвых водителей погибли 1156 человек. К 2005 году было зарегистрировано снижение количества смертельных случаев почти на 30% (825).

Более подробная информация размещена на сайте: www.krbrd.gov.pl

3.2.5 Выбор действий

После определения целей, задач и показателей, рабочая группа должна выбрать и запланировать действия. Объем и перечень мероприятий будет зависеть главным образом от местных условий и бюджета.

Как и при разработке любой другой программы по снижению дорожно-транспортного травматизма, подход должен включать большой спектр дисциплин. Необходимо определить те дисциплины, которые будут использоваться в рамках каждого мероприятия. Мероприятия будут проводиться в различных направлениях, включая законодательство, правоприменение, систему санкций и наказаний, информационные и образовательные общественные кампании. В ходе реализации процесса мероприятия по информированию и обучению общественности, связанные с внесением каких-либо изменений в законодательство или рисками вождения в состоянии алкогольного опьянения, всегда должны предшествовать внедрению более жестких правоприменительных мер. Такие меры следует реализовывать только при наличии соответствующей инфраструктуры (например, при наличии законодательства и возможностей для правоприменительной деятельности), а также в случае предварительного информирования общественности. В Таблице 3.2 представлен пример стандартных мероприятий, которые можно выполнять на различных этапах программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Наиболее эффективная стратегия заключается в повышении уровня осведомленности населения для получения одобрения общественности и контроле за соблюдением правил дорожного движения для достижения культурного сдвига в поведении водителей, что позволяет выработать менталитет у общества и водителей, ориентированный на «безопасность дорожного движения». Такая стратегия подчеркивает выгоды от объединения просвещения и правоприменения — при использовании этих подходов по отдельности добиться результата невозможно.

3.2.6 Реализация пробной программы в округе или регионе

Реализация маломасштабного «пробного» проекта в тщательно выбранном округе или регионе позволяет получить очень ценную возможность проверки подхода, типа и воздействия мероприятий, предусмотренных в основной программе. Уроки, извлеченные из пробного проекта, могут быть использованы для усовершенствования программы до начала ее более масштабной реализации. Критерии выбора округа или региона для реализации пробной программы могут включать: достаточный объем достоверной информации, отражающий проблему ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения (полученной, например, от полиции или больниц); общественная поддержка нововведений, направленных на предотвращение управления ТС в нетрезвом состоянии; поддержка со стороны основных заинтересованных сторон (таких как начальник дорожной полиции, высокопоставленный правительственный чиновник или представитель сектора здравоохранения), а также их желание взять на себя ведущую роль в разработке и реализации кампании, направленной на снижение количества случаев подобных аварий.

Таблица 3.2. Возможные этапы разработки и реализации Программы

	Разработка программы		Реализация программы		
	1. Понимание проблемы (Модуль 2)	2. Разработка программы и плана действий (Модуль 3)	3. Проведение образовательных/информационных общественных кампаний (Модуль 3)	4. Правоприменительная деятельность (Модуль 3)	5. Оценка, устойчивое развитие программы (Модуль 4)
Цели	<p>Определить параметры, характеризующие ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения, в частности, понять объем и характеристики проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения в стране или регионе</p>	<p>1. Организовать рабочую группу на основании анализа заинтересованных сторон. 2. Разработать целевую программу по снижению количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, на основании результатов оценки ситуации</p>	<p>Повысить уровень осведомленности населения в отношении проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения. Усилить общественную поддержку инициатив по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Увеличить число водителей автомобилей и двухколесных транспортных средств, стремящихся изменить свое поведение, связанное с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Расширить возможности полиции по обеспечению соблюдения законов. Приступить к снижению количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.</p>	<p>Повысить уровень понимания водителями более строгих правоприменительных мер в отношении неутвержденных законов по обороту алкоголя. Повысить интенсивность правоприменительных мер, реализуемых полицией в отношении законов, связанных с проблемой вождения в состоянии алкогольного опьянения. Добиться большего снижения количества аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.</p>	<p>Продолжать повышать уровень снижения количества аварий, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. Обеспечить устойчивое развитие программы. Сделать сверку с планом на основании результатов оценки и улучшения программы.</p>
Оценки	<p>Выполнить оценку ситуации по следующим критериям: 1. оценка данных по безопасности дорожного движения и ДТП; 2. оценка законодательства; 3. оценка уровня соблюдения действующего законодательства и приемлемости системы наказаний; 4. оценка перспектив в обществе; 5. анализ заинтересованных сторон.</p>	<p>Оценка возможностей полиции по обеспечению соблюдения любых новых законов. Может потребоваться обучение и оборудование.</p>			<p>Повторно оценить данные по безопасности дорожного движения и ДТП Общественное мнение Анализ заинтересованных сторон Уровень обеспечения соблюдения нового законодательства</p>
Законодательство		<p>Разработка/изменение закона (законов). Принятие закона (законов) по соответствующим юридическим каналам</p>	<p>Информирование общественности о новых или измененных законах (законе).</p>		

3.2.7 Определение сроков

В программу мероприятий, направленных на снижение количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения, входят как «подготовительные этапы» (включая законодательство), так и «этапы запуска» (обеспечение соблюдения законов и правил путем поощрения и правоприменения). При планировании проекта следует определить сроки реализации каждого этапа.

Сроки будут зависеть от утвержденных мероприятий. Так, например, при необходимости разработки и внедрения какого-либо закона может быть принято решение о постепенном обеспечении его соблюдения в различных областях. Однако общий срок реализации должен быть четко определен на раннем этапе процесса планирования, для того чтобы учесть все необходимые ресурсы.

3.2.8 Оценка необходимых ресурсов

Для того чтобы добиться желаемого изменения в поведении водителей, программа по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения требует использования необходимых финансовых и кадровых ресурсов. Как кампании, проводимые в средствах массовой информации, так и оснащение дорожной полиции (обучение и оборудование) требуют значительных капиталовложений. Кроме того, для реализации любой эффективной «новой» программы мероприятий потребуется несколько лет.

Поэтому при планировании стратегии нововведений по сокращению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения в рамках любой страны требуется выполнить точную оценку необходимых расходов. Такая операция осуществляется на основании данных об установленном масштабе проблемы, любых аналогичных проектах, реализованных ранее, конкретных запланированных нововведениях и возможном сопротивлении. Данный процесс следует осуществить таким образом, чтобы денежные средства, потраченные на обеспечение дорожной безопасности, были экономически оправданы в том, что касается социальной и экономической отдачи.

Следовательно, в рамках процесса разработки Программы необходимо выполнить следующие этапы:

- провести оценку требуемых кадров, включая необходимость в обучении;
- распределить расходы, связанные с реализацией Программы, по компонентам и выбранным мероприятиям;
- определить государственные и международные источники финансирования. В идеале министерства, принимающие участие в реализации программы, должны отрегулировать свои бюджеты с учетом введения новых мероприятий. В ближайшей перспективе рабочая группа может попытаться заручиться поддержкой финансирующих организаций.

На этапе планирования невозможно полностью учесть все ресурсы, необходимые для реализации Программы. Поэтому рабочая группа должна реально оценить свои возможности по обеспечению финансовых потребностей Программы.

Детально разработав мероприятия, осуществляемые в рамках Программы, рабочая группа может приступить к подсчету расходов по каждому мероприятию и составлению бюджета (например, на основании расценок, предложенных поставщиками, или расходов на недавнее проведение аналогичных мероприятий).

При формировании бюджета рекомендуется выполнить следующие действия:

- оценить имеющиеся в наличии денежные средства и распределить их на весь срок реализации Программы и конкретных мероприятий;
- расставить приоритеты, определить при необходимости последовательность осуществления мероприятий с тем, чтобы наиболее значимые из них были обеспечены соответствующим финансированием;
- обсудить с другими министерствами, общественными организациями и компаниями частного сектора ранее реализованные аналогичные проекты и связанные с ними затраты;
- оценить возможные административные и эксплуатационные расходы, связанные с реализацией Программы;
- оценить расходы, связанные с мониторингом и оценкой;
- запланировать регулярное ведение финансовой отчетности.

Существует два метода составления сметы по Программе.

По общей сумме затрат: при использовании данного метода учитываются расходы по каждому мероприятию, а также расходы, связанные с кадрами и используемым оборудованием. Если, например, дорожная полиция имеет патрульные автомобили для регулирования движения на автомагистралях, которые будут использоваться для обеспечения соблюдения законов, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, то часть расходов на автомобили дорожной полиции может быть учтена в смете по Программе.

По предельным затратам: при использовании данного метода учитываются только те расходы, которые напрямую связаны с процессом реализации Программы, включая новые приобретения.

По оценкам экспертов, расходы, связанные с травмами и летальными исходами, возникающими в результате ДТП, в развивающихся странах составляют 65 млрд. долл. в год (4). Эффективная реализация Программы, которая значительно снижает количество ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, может дать существенный экономический эффект. Поэтому важно добиться того, чтобы правительство принимало участие в Программе и осуществляло ее финансирование. Ниже, в Таблице 3.3, приводятся некоторые предположения о том, как можно реализовать этот процесс.

Таблица 3.3. Возможные способы финансирования программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения

Повторное вложение средств	Некоторый объем денежных средств, полученных в виде штрафов за нарушение законов, может быть повторно вложен в центральный фонд для поддержки процесса просвещения общественности и содействия в обучении полиции вопросам правоприменения. Аналогично, средства, полученные в виде налога на горюче-смазочные материалы, лицензии на управление мотоциклом, а также регистрационных сборов, могут быть переданы на специальные цели Программы.
Финансовая поддержка*	Корпоративные группы зачастую спонсируют деятельность, которую считают целесообразной, а также могут осуществлять финансирование отдельных мероприятий Программы.
Финансирующие организации	Агентства по содействию в целях развития, а также другие благотворительные организации являются возможным источником финансирования Программы. Аналогично организации, занимающиеся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, а также органы просвещения могут оказывать финансовую поддержку или вносить вклад в виде содействия по техническим вопросам.

* Необходимо должным образом учитывать любые возникающие конфликты интересов.

Исполнительным органам зачастую приходится искать финансовую поддержку в неправительственных источниках, а также развивать частно-государственные партнерства. Традиционно поддержку программам и проектам по обеспечению безопасности дорожного движения оказывали отраслевые организации, работающие в сфере топливной промышленности, автомобилестроения, страхования, производства покрышек, а также спиртных напитков.

ПРИМЕЧАНИЕ

Прекрати вождение в состоянии интоксикации (Нью-Йорк, США)

В рамках программы «Прекрати вождение в состоянии интоксикации» (ВСИ), проводимой в Нью-Йорке, закон штата предписывает возвращать доходы, полученные в виде штрафов за нарушение ВСИ, в округ, в котором было совершено нарушение. По результатам оценок экспертов, такой вид автономной программы является жизнеспособным и может привести к снижению количества ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Национальное управление по безопасности движения автотранспорта установило, что в четырех или пяти штатах США, где были реализованы программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения, сопровождающиеся общественным финансированием и содействием в обеспечении соблюдения соответствующих законов, произошло значительное снижение количества ДТП с участием нетрезвых водителей.

Более подробная информация представлены на сайте:

www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/IPTReport/FinalAlcoholIPT-03.pdf

3.2.9 Продвижение Программы

С большой долей уверенности можно утверждать, что любая новая масштабная программа по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения вызовет споры на национальном уровне, и нуждается в поддержке. Продвижение программы может быть осуществлено путем правительственных докладов на конференциях (политического или иного характера) либо на

семинарах с участием средств массовой информации. Если лицо, отстаивающее положения программы, является известной личностью, то оно также должно быть задействовано в процессе продвижения программы в целях персонализации и деполитизации кампании.

Несмотря на то что продвижение любой программы имеет особенно важно на начальном этапе, ее следует поддерживать на протяжении всего периода реализации. Во многих странах это может привязываться к местным праздникам или фестивалям, поддерживаться путем публикации регулярных сообщений в печати и запуска новых кампаний, печати плакатов и выпуска рекламных роликов.

3.2.10 Определение механизма осуществления мониторинга

Методы оценки и мониторинга реализации Программы рассмотрены в Модуле 4 настоящего руководства. Краткая информация, представленная в этом разделе, предназначена для того, чтобы читатель получил более полное представление о типах мероприятий, выполняемых в рамках Программы. В целом мониторинг включает тщательную проверку всех количественных показателей для обеспечения выполнения работ в соответствии с поставленными в Программе целями.

Мониторинг может быть:

- **непрерывным** – ведущее учреждение рабочей группы ведет наблюдение за реализацией всей Программы на предмет возникновения проблем;
- **периодическим** – оценка мероприятий осуществляется в конце каждого этапа реализации Программы.

В Таблице 3.4 приводятся примеры показателей, которые можно отслеживать в процессе реализации стандартной программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения, а также возможные меры, которые могут быть приняты в том случае, если показатель демонстрирует отклонение деятельности от поставленных целей.

При этом важно:

- определить ресурсы, требуемые для реализации задачи: на начальном этапе процесса необходимо распределить кадровые и финансовые ресурсы с тем, чтобы обеспечить своевременное проведение мониторинга и оценки, а также распространение информации о результатах;
- определить механизм осуществления мониторинга: назначить ответственных за реализацию мониторинга, определить периодичность представления и ответственного за отчетность, а также возможность, при необходимости, в кратчайшие сроки усовершенствовать процесс;
- учредить механизм обратной связи, который позволит регулярно выполнять пересмотр Программы и вносить необходимые усовершенствования;
- периодически выполнять оценку Программы для определения ее эффективности (методы оценки более подробно рассмотрены в Модуле 4).

Таблица 3.4. Определение показателей и мероприятий по мониторингу

Мероприятие	Показатель(ли) деятельности по мониторингу	Мероприятия, предпринимаемые в случае, если мониторинг выявляет отклонение деятельности от установленных целей
Повышение уровня осведомленности населения о рисках, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения	<ul style="list-style-type: none"> • Количество и частота пропагандистских материалов в СМИ • Объем отзывов, поступающих от целевой аудитории 	<ul style="list-style-type: none"> • Повысить уровень убедительности материалов и сообщений в СМИ
Расширение возможностей дорожной полиции в области правоприменения	<ul style="list-style-type: none"> • Увеличение числа проверенных водителей • Протяженность территории, на которой осуществляется правоприменительная деятельность • Количество наложенных взысканий 	<ul style="list-style-type: none"> • Увеличение числа сотрудников дорожной полиции • Изменение территории правоприменения • Усовершенствование системы наложения взысканий и взимания штрафов
Разработка информационных кампаний, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и борьбу с вождением в состоянии алкогольного опьянения	<ul style="list-style-type: none"> • Уровень осведомленности общества в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в частности, о рисках, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, законах, а также правоприменительных мерах, предусмотренных за указанное правонарушение • Наблюдаемые (или докладываемые) изменения в поведении 	<ul style="list-style-type: none"> • Повторное определение целевой аудитории • Повторное определение информационного сообщения (сообщений) • Оценка способов распространения сообщений и их изменение в случае необходимости

3.2.11 Определение требований к наращиванию потенциала и процессу обучения

Для того чтобы добиться долгосрочных и устойчивых изменений в области обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо сформировать группу специалистов, прошедших надлежащую подготовку. Такие специалисты должны иметь как профессиональные навыки (технический аспект), так и навыки межличностного общения (психологический аспект). Для некоторых членов группы предпочтительно пройти стажировку за рубежом с целью получения дополнительных знаний и навыков в области нововведений, эффективность которых признана в других странах. По сути, необходимость профессионального роста следует учитывать на любом этапе процесса реализации программы.

При внесении изменений в процедуру правоприменения дорожная полиция должна пройти курс обучения. Медицинскому персоналу может потребоваться обучение методам измерения уровня КАК. Руководителям и сотрудникам лицензированных пунктов продажи спиртных напитков может потребоваться обучение навыкам профессионального обслуживания клиентов в рамках закона, а также методам содействия покупателям, находящимся в состоянии алкогольного опьянения.

3.2.12 Обеспечение устойчивости Программы

Устойчивость Программы необходима для закрепления достигнутых благодаря ее реализации результатов. Поэтому при разработке плана действий важно предусмотреть требования по долгосрочному финансированию, а также возможность усиления любых элементов обмена информацией. Так, если цель проекта заключается в усилении мер по обеспечению соблюдения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения, необходимо предусмотреть возможности правоприменения после проведения короткой кампании, а также обеспечить устойчивость стратегии правоприменения – ежегодное выделение средств на поддержку оперативных ресурсов дорожной полиции. Достигнутые результаты следует поддерживать, нацеливая следующие программы на более высокий уровень требований.

Успешная поддержка Программы также требует оценки ее компонентов с целью выявления эффективных и неэффективных подходов (см. Модуль 4). Результаты такой оценки должны использоваться при разработке и реализации последующих мероприятий.

3.2.13 Празднование успеха

В случае появления положительных результатов рекомендуется отметить это событие с участием сотрудников задействованных учреждений в официальном и неофициальном порядке. При реализации проектов по безопасности дорожного движения основное поощрение, которое получают сотрудники от участия в успешном проекте, заключается в чувстве личного удовлетворения. Положительная оценка работы сотрудников старшим руководством служит важным фактором поддержания их морального духа, а также свидетельством того, что их работа признана и одобрена.

В представленных выше разделах приводится описание основных этапов разработки программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения (более подробно в Модуле 2). В следующих разделах настоящего модуля более подробно рассмотрены отдельные компоненты национальной и региональной программ, включая вопросы законодательства, правоприменения, проведения общественных информационных и образовательных кампаний, а также инициатив с привлечением общественности.

3.3 Нововведения

Как показано в Таблице 2.6 Модуля 2, опытные данные и результаты проведенных исследований подтвердили эффективность и необходимость использования различных нововведений в рамках страны или региона в целях снижения количества ДТП, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения. Настоятельно рекомендуется включать в национальную или региональную программы по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии высокоприоритетные нововведения, перечисленные в таблице. Масштаб и эффективность Вашей программы выиграют от реализации дополнительных нововведений, соответствующих сложившейся в Вашей стране или регионе ситуации с вождением в состоянии алкогольного опьянения (эффективность законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения и правоприменительных мер рассмотрена в Таблице 3.5).

В следующих разделах более детально рассмотрен ряд нововведений, перечисленных в Таблице 2.6. Мы надеемся, что эта информация поможет Вам осознать значимость и/или оценить эффективность данных нововведений, а также получить представление об этапах, необходимых при реализации таких нововведений в Вашей стране.

3.3.1 Методы разработки и внедрения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения

Постоянное обеспечение соблюдения и должное понимание населением целевых и надлежащих законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения является важным элементом контроля ситуации в рамках страны или региона. В процессе разработки эффективных законов необходимо выполнить ряд этапов. Первый этап в рамках данного процесса заключается в оценке соответствующего действующего законодательства (см. Модуль 2).

В случае если Вы увидите необходимость в изменении действующих или разработке новых законов, цели таких изменений или новых законов следует согласовать. Цели изменений могут включать следующие:

- решение вопроса об отсутствии законодательства;
- укрепление существующего законодательства;
- предоставление дальнейших инструкций и поддержка правоприменительной деятельности;
- повышение уровня легитимности законодательства с тем, чтобы ответственные лица могли осуществлять контроль за соблюдением ПДД с большей эффективностью.

Помимо информации, которую Вы получите в процессе оценки, следующий перечень, может быть полезен для четкой формулировки согласованных законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения.

- Какой уровень необходим для удержания водителей от правонарушений и, что более важно, повторных нарушений (см. раздел 3.3.3)?
- Какие устройства будут использоваться для получения достоверных данных относительно уровня КАК (достоверными считаются такие показания уровня КАК, которые могут быть представлены на суде в качестве доказательства)?
- Будут ли ответственные органы иметь возможность внедрить новое законодательство и обеспечить надлежащий контроль за его соблюдением?

ПРИМЕЧАНИЕ

Полномочия дорожной полиции

Сотрудники полиции как в Европе, так и в Северной Америке имеют полномочия брать у водителя пробы на наличие алкоголя в крови или выдыхаемом воздухе. Законодательства этих стран также дают сотрудникам полиции полномочия задерживать лиц, уровень алкоголя в организме которых превышает допустимые нормы. Существуют также требования на предоставление дыхательной пробы, образца крови или мочи на анализ в связи с тем, что они либо изложены в письменном виде в законе, либо, как, например, в США, согласие на прохождение таких анализов обусловлено наличием водительских прав.

Дополнительные полномочия полиции включают право доступа в частные владения, с возможным применением силы, с целью обнаружения водителя транспортного средства, находившегося в состоянии алкогольного опьянения, подозреваемого в участии в ДТП. В Великобритании за отказ от прохождения теста накладываются те же санкции, что и за уровень КАК, превышающий допустимые нормы. Во многих странах все водители, ставшие участниками ДТП, автоматически проходят проверку на уровень КАК.

В большинстве стран действует общий закон о дорожном движении, согласно которому управление ТС в состоянии алкогольного опьянения считается правонарушением. Не во всех странах состояние алкогольного опьянения оценивается на основании уровней КАК или КПАВВ. Даже при наличии таких показателей зачастую бывает неудобно проводить анализ крови или мочи для определения уровня алкоголя, что затрудняет выявление правонарушителей. Современное оборудование позволяет дорожной полиции осуществлять проверку наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе в условиях дороги и законодательство должно разрешать использование результатов таких проверок в качестве доказательств в суде.

ПРИМЕЧАНИЕ

Эффективный закон о вождении в состоянии алкогольного опьянения должен:

- не допускать управление транспортным средством при уровне КАК выше допустимого значения;
- разрешить проведение проверок в условиях дороги (с помощью соответствующего оборудования), а также признать результаты проверок достоверными для предъявления в суде в качестве доказательств;
- обязать водителей проходить проверку на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе по требованию полиции, приравнивая отказ к нарушению;
- определить систему санкций в отношении нарушения.

Таблица 3.5. Эффективность законодательства об управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и контроля за его соблюдением (при населении 100 000 человек)

			Соответствующие значения (на 100 000 летальных исходов)		Эффективность законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения и выборочные проверки на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе	
Регион Всемирного банка	Субрегион ВОЗ	Пол	Количество летальных исходов, связанных с дорожно-транспортными происшествиями*	Количество летальных исходов, связанных с ДТП при вождении в состоянии алкогольного опьянения*	Снижение количества летальных исходов (на 100 000 человек)	Снижение количества потерянных лет по причине нетрудоспособности (на 100 000 человек)
Европа и Центральная Азия	Европа Б	Муж.	1473	657	141	77
		Жен.	542	74	16	6
	Европа В	Муж.	2197	1396	299	193
		Жен.	799	223	48	30
Латинская Америка и район Карибского моря	Америка Б	Муж.	4358	2053	439	148
		Жен.	1514	220	47	12
	Америка Г	Муж.	2599	861	184	64
		Жен.	1093	101	22	6

Страны Африки, расположенные к югу от Сахары	Африка Г	Муж.	2159	417	89	43
		Жен.	1079	90	19	9
	Африка Д	Муж.	2075	803	172	107
		Жен.	1027	123	26	17
Восточная Азия и район Тихого океана	Юго-Восточная Азия Б	Муж.	7809	1993	427	164
		Жен.	2343	127	27	8
	Западная часть Тихого Океана	Муж.	3629	723	155	66
		Жен.	1790	157	34	12
Южная Азия	Юго-Восточная Азия Г	Муж.	3689	591	126	45
		Жен.	1451	53	11	3

Обозначения: Б = низкий уровень детской смертности, низкий уровень взрослой смертности; В = низкий уровень детской смертности, высокий уровень взрослой смертности; Г = высокий уровень детской смертности, высокий уровень взрослой смертности; Д = высокий уровень детской смертности, очень высокий уровень взрослой смертности.

* Процентное значение охватывает все возрастные группы.

Источник: (5)

Таблица 3.6. Формулировка текстов законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения в разных странах

Аргентина: КАК (г/л): 0,5 г/литр

Запрещается осуществлять управление любым видом транспортного средства, если уровень КАК превышает 500 мг/литр. Запрещается осуществлять управление мотоциклом, если уровень КАК превышает 200 мг/литр. Запрещается осуществлять управление общественным транспортом или грузовыми автомобилями, если уровень КАК превышает отметку 0.

Источник: Национальный закон о безопасности дорожного движения и дорогах общественного пользования 24.449, ст. 48, дополненная ст. 17 Закона 24.788 (1997 г.) – Национальный закон о профилактике алкоголизма.

Ботсвана: КАК (г/л): 0,8 г/литр

Предельно допустимая концентрация алкоголя в крови составляет 80 мг/литр крови. Сотрудник полиции вправе потребовать от любого водителя пройти тест на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе. В случае, если данное лицо по причине травмы или инвалидности не может пройти тест, оно получит требование о прохождении анализа крови. Отказ или невозможность пройти любой из указанных выше анализов расценивается как подтверждение любых других доказательств о непригодности водителя для управления транспортным средством. Кроме того, такой водитель будет оштрафован за отказ от сдачи анализов.

Источник: Закон о дорожном движении

Сингапур: КАК (г/л): 0,8 г/литр

Перед взятием образца крови на анализ сотрудник полиции определяет наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе водителя при помощи алкотестера. При неудовлетворительных результатах теста водитель направляется в больницу для сдачи анализа крови для лабораторной.

Действующие допустимые пределы: а) 35 микрограмм алкоголя в 100 мл выдыхаемого воздуха или б) 80 микрограмм алкоголя в 100 мл крови.

Источник: Закон о дорожном движении, раздел 67-71С

Испания: КАК (г/л): 0,5 г/литр

Для транспортных средств на 9 пассажирских мест или общей грузоподъемностью более 3500 кг, транспортных средств для перевозки тяжелых грузов либо общественного транспорта допустимый уровень КАК составляет 0,3 г/литр. Допустимый уровень КАК для неопытных водителей (получивших права в течение 2-х лет с момента их выпуска) составляет 0,3 г/литр.

Источник: Общие положения о безопасности дорожного движения, Приказ 2282/1998, Ст. 20. Нормы концентрации алкоголя в крови.

Вьетнам: КАК (г/л): 0,5 г/литр

Статья 8, Запрещенное поведение, пункт 8: управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения при концентрации алкоголя в крови более 80 мг/100 мл или концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе более 40 мг/литр либо управление транспортным средством под воздействием других запрещенных веществ.

Источник: Закон о дорожном движении (Ссылка 26/2001/QН10);
Инструкция по обеспечению безопасности дорожного и городского движения (Ссылка 36/2001/НД-СР)

Статья 29, Управление транспортным средством запрещено в одном из следующих случаев, пункт 2: управление транспортным средством при уровне КАК более 80 мг/100 мл, концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе более 40 мг/литр либо управление транспортным средством под воздействием других возбуждающих веществ.

Источник: Постановление об административных нарушениях в сфере безопасности дорожного движения 152/2005/НД-СР.

Статья 12, Система штрафов для водителей и пассажиров автомобилей и прочих транспортных средств, нарушающих правила дорожного движения, Раздел 7: Штраф в размере 1-2 млн. вьетнамских донгов налагается в случае совершения следующих дорожных правонарушений:

Пункт б: Управление транспортным средством запрещается, если уровень КАК или паров алкоголя в выдыхаемом воздухе превышает допустимое значение, управление транспортным средством осуществляется под воздействием других возбуждающих веществ либо при отказе от прохождения теста дорожной полиции на наличие алкоголя в крови.

Источник: Постановление об административных нарушениях в сфере безопасности дорожного движения 152/2005/НД-СР.

Представление и введение законов в действие

Для достижения максимальной эффективности законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения необходимо обеспечить им надежную поддержку со стороны высших эшелонов власти, а также распространить среди населения четко сформулированные идеи о том, что вождение в состоянии алкогольного опьянения и обеспечение безопасности дорожного движения являются вопросами государственной важности.

Рабочая группа представляет собой важное звено в процессе продвижения и утверждения законов. Члены группы, являющиеся государственными служащими, политиками или специалистами по профилактике дорожно-транспортного травматизма, имеют наибольшее влияние на мнение окружающих о необходимости применения законов.

При введении нового закона необходимо рассмотреть следующие вопросы и учесть в плане действий полученные ответы.

- Какие учреждения будут оказывать максимальное влияние на эффективность введения закона в действие?
- В достаточной ли степени в законодательстве учтены возможности учреждений?
- Имеет ли предлагаемый закон должную формулировку, которая может обеспечить необходимую поддержку (примеры формулировок представлены в Таблице 3.6)?
- Какая система наказаний предусмотрена в отношении водителей, нарушающих данный закон? Является ли данная система наказаний целесообразной и эффективной?

ПРИМЕЧАНИЕ

Введение в действие и обеспечение соблюдения закона зачастую требует больших усилий, чем процесс его представления, особенно в странах с низким или средним уровнем доходов. Поэтому предоставление рекомендаций по введению закона в действие и обеспечению его соблюдения является важным аспектом.

Возможно, потребуется поэтапное введение в действие нового закона: в таком случае в первую очередь должны быть выбраны области, на территории которых зарегистрировано наибольшее количество ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Например, начните правоприменительную деятельность в городе, где полиция обладает значительными ресурсами и обязательствами и который известен своим высоким уровнем потребления алкоголя.

Определение уровней КАК

Согласно информации, представленной в Модуле 1, водители, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения в большей степени подвержены вовлечению в дорожно-транспортные происшествия, нежели трезвые водители. Влияние алкоголя на поведение водителя за рулем напрямую связано с уровнем КАК. Коэффициенты, его определяющие, представлены в Приложении 1. Воздействие алкоголя на организм при установленных уровнях КАК в большинстве случаев одинаково (см. Таблица 1.1, Модуль 1).

Ниже в Таблице 3.7 представлены допустимые уровни КАК, принятые в различных странах. Назначение приемлемого для вашей страны и культуры уровня КАК является важным моментом для получения одобрения закона со стороны общественности.

Как показано в Модуле 1, существует неоспоримое доказательство того, что риск ДТП резко возрастает при уровне КАК выше 0,08 г/100 мл. Любая концентрация алкоголя, превышающая указанный предел, может серьезно нарушить безопасность дорожного движения. Комиссия Европейского Союза считает уровень КАК, при котором возможно управлять ТС, равным 0,05 г/100 мл.

Таблица 3.7. Стандартный максимально допустимый уровень КАК для водителей, установленный законодательствами стран или областей

Страна или область (г/100 мл)	Уровень КАК	Страна или область (г/100 мл)	Уровень КАК
Австралия	0,05	Люксембург	0,05
Австрия	0,05	Нидерланды	0,05
Бельгия	0,05	Новая Зеландия	0,08
Бенин	0,08	Норвегия	0,05
Ботсвана	0,08	Португалия	0,05
Бразилия	0,08	Российская Федерация	0,02
Канада	0,08	Южная Африка	0,05
Кот-д'Ивуар	0,08	Испания	0,05
Чешская Республика	0,05	Свазиленд	0,08
Дания	0,05	Швеция	0,02
Эстония	0,02	Швейцария	0,08
Финляндия	0,05	Уганда	0,15
Франция	0,05	Великобритания	0,08
Германия	0,05	Объединенная Республика	
Греция	0,05	Танзания	0,08
Венгрия	0,05	США*	0,10 или 0,08
Ирландия	0,08	Замбия	0,08
Италия	0,05	Зимбабве	0,08
Япония	0,00		
Лесото	0,08		

* Зависит от законодательства штата

Источник: (4)

На международном уровне наблюдается тенденция к установлению различных уровней КАК, определяя, например, относительно невысокий штраф для нарушителей, уровень КАК которых не превышает 0,05, и более серьезные штрафные санкции для нарушителей, уровень КАК которых превышает указанное значение.

ПРИМЕЧАНИЕ

Уровни КАК, установленные законодательством Южной Кореи:

- водители с уровнем КАК ниже 0,05 – нет санкций;
- водители с уровнем КАК в пределах 0,05-0,09 – лишение водительских прав сроком на 100 дней;
- водители с уровнем КАК в пределах 0,09-0,10 – лишение водительских прав;
- водители с уровнем КАК в пределах 0,10-0,36 – арест;
- водитель, задержанный за рулем транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения 3 раза в течение 5 лет либо 2 раза за 3 года, подлежит аресту.

Если уровень КАК устанавливается в вашей стране впервые, возможно, целесообразно в течение определенного периода времени использовать значение 0,08 как предельно допустимое пока водители не привыкнут к новому режиму, а затем снижать значение и устанавливать различные допустимые уровни для разных классов и возрастов водителей. Например, более низкий уровень КАК для групп высокого риска, а также для лиц, которые несут ответственность за пассажиров или управляют тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Для того чтобы принятый закон был эффективным и соблюдался, он должен иметь юридическую силу и широко поддерживаться общественностью.

Например, во Франции в 1978 г. сначала был установлен уровень КАК 0,08. В 1995 г. этот показатель был снижен до 0,07, а в настоящее время уровень он равен 0,05, что соответствует рекомендациям Комиссии Европейского Союза.

Более низкие значения КАК для определенных групп водителей

Несмотря на то что стандартными значениями уровня КАК для полностью лицензированных водителей, осуществляющих управление транспортным средством в личных целях, являются 0,05 или 0,08, для других категорий водителей зачастую используются более низкие значения. В некоторых странах более низкие значения КАК применяются в отношении молодых или менее опытных водителей, что является эффективным методом снижения ДТП, связанных с употреблением алкоголя, среди данной категории водителей (7).

ПРИМЕЧАНИЕ

Снижение уровня КАК для молодых водителей

В 30 штатах США были приняты более низкие значения КАК для молодых водителей. В этих штатах в период с 1984 по 1998 гг. было проведено исследование, направленное на оценку эффективности мер по снижению уровня КАК для водителей младше 21 года, результаты которого показали четкую связь между изменением норм КАК и последующим значительным снижением (19% по статистике) количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения (8).

Результаты анализа шести проведенных исследований по оценке эффективности низкого уровня КАК для молодых водителей показали уменьшение количества происшествий после введения такого закона в действие. В штатах, где была установлена допустимая норма КАК 0,0, зарегистрировано максимальное снижение количества аварий с участием одного ТС в ночное время – 22%. В штатах с допустимой нормой КАК 0,02% снижение в среднем составило 17%, а в штатах с допустимой нормой КАК 0,04-0,06% – 7% (9).

В отношении водителей коммерческих транспортных средств и общественного транспорта также могут быть установлены более низкие значения уровня КАК. Фактически, некоторые частные компании могут определять для своих водителей собственные предельно допустимые значения КАК (часто политика этих компаний предписывает уровень КАК 0,0 (см. раздел 3.3.5)).

ПРИМЕЧАНИЕ

Предельно допустимые уровни КАК (Австралия)

В каждом штате установлены свои предельно допустимые уровни КАК, однако на территории столицы Австралии следующие категории водителей не имеют права превышать уровень КАК, равный 0,02:

- водители такси;
- водители автобусов;
- водители, занимающиеся перевозками опасных грузов;
- водители транспортных средств, общая масса которых превышает 4,5 т;
- водители правительственных транспортных средств;
- обучающиеся и стажирующиеся водители.

Многие водители не осведомлены о допустимом для них уровне КАК или КПАВВ, а также не в состоянии его точно рассчитать. Некоторые водители «позволяют» себе выпить стаканчик (некоторые – два), не осознавая последствий. Поэтому важным этапом в процессе формирования культуры ответственного подхода к вождению в состоянии алкогольного опьянения является информирование водителей (см. раздел 1.2.1, Модуль 1).

Дополнительные соответствующие законы об управлении транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

В основе любой национальной или региональной программы по снижению количества случаев вождения в нетрезвом состоянии лежит законодательство. Во многих странах в целях ограничения масштабов вождения в состоянии алкогольного опьянения приняты дополнительные законы, например, в отношении известных групп высокого риска таких, как молодые водители; такие законы регулируют продажу алкогольных напитков, например, в установленное время, дополнительные налоги на продажу и лицензирование пунктов продажи. Некоторые из таких законов представлены ниже.

Определение минимального возраста, по достижении которого официально разрешено употребление спиртных напитков

В некоторых странах до наступления минимального возраста, по достижении которого официально разрешено употребление спиртных напитков (МВПСН), приобретать или употреблять алкоголь в общественных местах запрещено. В США право на приобретение алкогольных напитков имеют лица, достигшие 21 года, в Дании МВПСН – 15 лет. В некоторых других странах Европы МВПСН неодинаков по отношению пива, вина и крепких спиртных напитков. Есть все основания считать законы о МВПСН эффективным средством профилактики ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения (7).

ПРИМЕЧАНИЕ

Данные статистики Главного бюджетно-контрольного управления США (1987 г.) показывают, что в тех штатах, где в 80-е годы минимальный возраст, разрешающий употребление спиртных напитков, составлял 21 год, количество смертей водителей, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, сократилось на 10-15% по сравнению со штатами, которые такой закон не принимали. Более того, согласно прогнозам Национального управления по безопасности движения автотранспорта (НУБДА), ежегодно можно предотвратить в среднем 1000 подобных аварий, установив МВПСН 21 год на территории всех штатов США.

Пункты продажи спиртных напитков

В некоторых регионах приняты законы об ограничении временного периода, во время которого разрешена продажа алкоголя, либо плотности размещения точек продажи алкогольных напитков. В некоторых случаях есть указания на существовании взаимосвязи между проблемами, связанными с употреблением алкоголя, и плотностью размещения торговых точек наряду с допустимым временем продажи спиртных напитков. (10). Такие меры могут быть реализованы наиболее эффективно в случае их применения на большой географической площади с целью сведения к минимуму возможности их нарушения.

Законы о торговле спиртными напитками

Законы страны о торговле спиртными напитками регулируют общую доступность алкоголя. Предусмотрен ряд мер по контролю критериев выдачи лицензий на торговлю алкоголем, допустимого времени продажи, количества лицензированных торговых точек в рамках ограниченного района, а также по определению возраста, по достижении которого разрешено употребление спиртных напитков, и т.д. Такие законы, обычно принимаемые «отделом лицензий» (или аналогичным органом), должны устанавливать к лицу, получающему лицензию, строгие требования. Целями законов о торговле алкогольными напитками являются:

- предотвращение преступлений и беспорядков;
- обеспечение безопасности населения;
- предотвращение нарушения общественного порядка;
- обеспечение защиты детей/уязвимых слоев населения.

В интересах фирм, занимающихся поставкой/продажей алкоголя, осуществлять свою деятельность в рамках закона о торговле спиртными напитками, так как его нарушение приведет к аннулированию лицензии, и следовательно, потере дохода и возможному прекращению деятельности.

Определение сроков введения законов в действие

Необходимо определить приемлемые сроки для введения в действие принятого закона. Для оптимизации успешности закона следует обеспечить соответствующую осведомленность населения. Временные рамки от введения закона в действие до его исполнения в полном объеме и применения системы наказаний при его нарушении могут составлять от нескольких месяцев до нескольких лет. Это будет зависеть от обстоятельств и должно быть четко прописано в общем плане действий. Также в план необходимо включить показатели, согласно которым будет оцениваться данный компонент Программы.

Краткое изложение законодательных требований

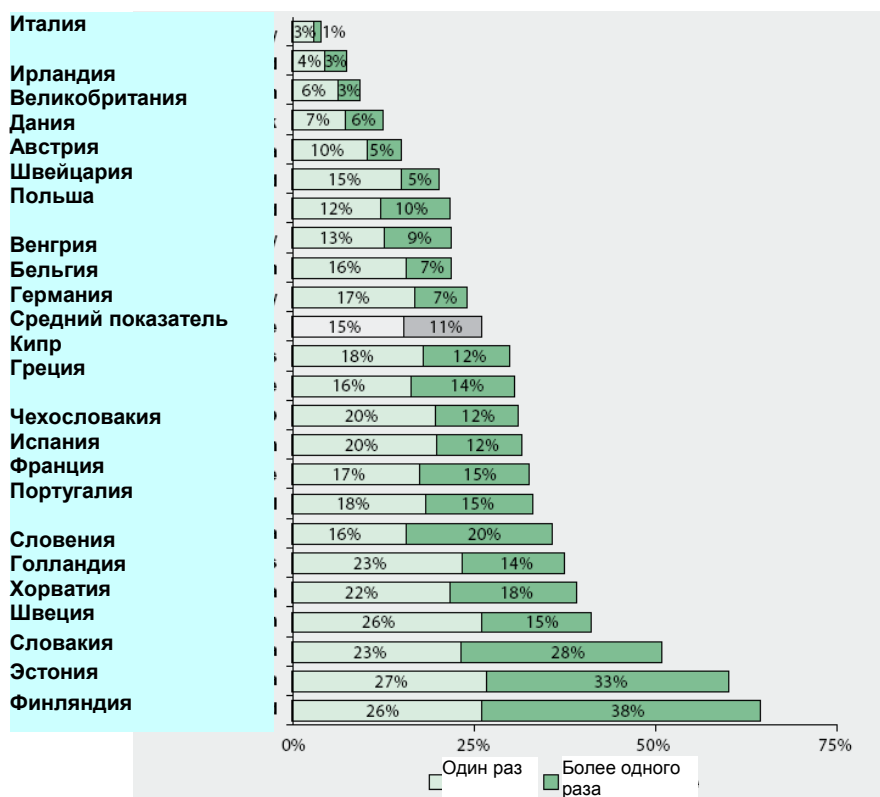
- Страна или регион, имеющие намерение сократить количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в нетрезвом состоянии, должны принять соответствующее устойчивое законодательство, подкрепленное существенной политической поддержкой и подлежащее правоприменению.
- Необходимо принять законы, устанавливающие максимально допустимый уровень КАК для водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств. Законы должны определять методы контроля за соблюдением уровней КАК, а также полномочия дорожной полиции в этой сфере.
- Во многих странах для определенных групп водителей, включая молодых водителей, а также водителей коммерческих ТС, определен более низкий уровень КАК, что является эффективной мерой снижения ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.
- Законодательством должен быть установлен тип правонарушения, а также реальные санкции, налагаемые на нарушителей.

- Последовательная политика в отношении управления ТС в нетрезвом состоянии, без сомнения, приведет к снижению количества правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

3.3.2 Методы обеспечения исполнения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения

Помимо введения в действие законодательства в отношении вождения в состоянии алкогольного опьянения, существенным элементом любой программы по борьбе с данной проблемой, реализуемой в рамках страны или региона, является непрерывное и видимое следование законам. *Общество должно осознавать, что любой случай вождения в состоянии алкогольного опьянения будет выявлен, а нарушитель – наказан по закону.* Основной целью мероприятий, проводимых дорожной полицией, является обеспечение безопасности и снижение травматизма, связанного с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Задержание нарушителей является следствием проводимых мероприятий. При успешном проведении мероприятий число задержанных будет снижаться, что позволит дорожной полиции сконцентрироваться на водителях, неоднократно задерживаемых за вождение в состоянии алкогольного опьянения.

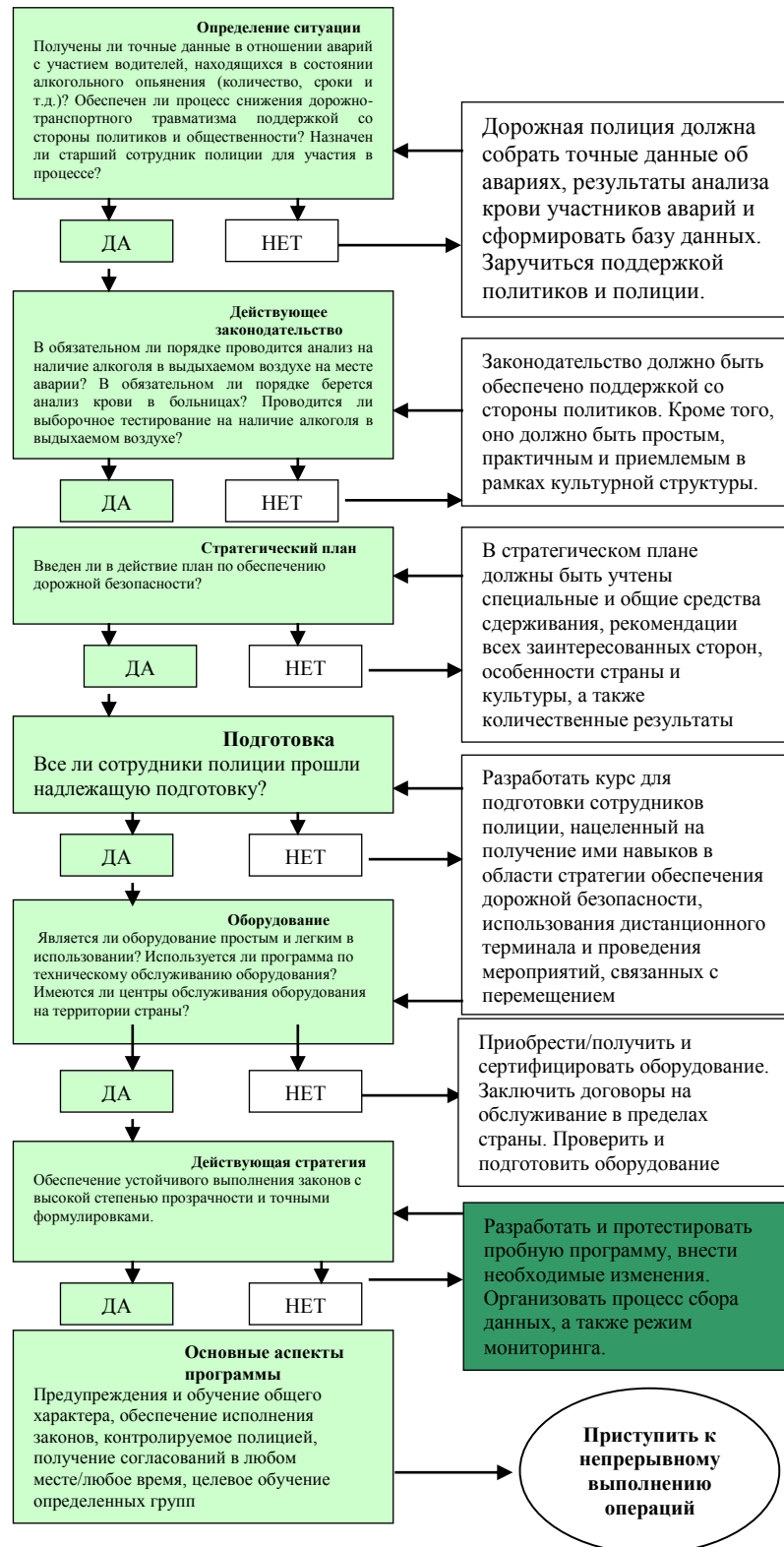
Рисунок 3.3. Доля водителей в Европейском Союзе, проверенных на наличие алкоголя в крови, в период с 2003 по 2006 гг.



Источник (11)

На рис. 3.4 представлена простая схема этапов, необходимых для стратегического аспекта обеспечения исполнения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения. Каждый этап более подробно рассмотрен в настоящем разделе.

Рисунок 3.4. Блок-схема в отношении стратегического аспекта обеспечения исполнения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения



Усиление мер контроля за выполнением законов о вождении в нетрезвом состоянии

Проведение эффективных и продуктивных мероприятий по обеспечению исполнения законодательства является важным этапом в процессе снижения дорожно-транспортного травматизма и не всегда требует больших капиталовложений, использования современных технологий или значительных ресурсов. Применение правовых норм должно быть основано на оперативной информации, для этого необходимо:

- осознать и понять проблему управления ТС в состоянии алкогольного опьянения путем сбора данных и проведения анализа;
- понять мнение общественности и обязательства политических деятелей в отношении данной проблемы;
- общественное давление на политических деятелей может привести к повышению уровня исполнения законов о вождении в нетрезвом состоянии;
- мнение политических деятелей является значимым фактором в обеспечении непрерывного процесса обучения населения и исполнения законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения;
- постепенно дополнить Программу на базе уроков, извлеченных из реализации пробных программ в выбранных районах. Пробные программы, нацеленные на исполнение законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения, должны быть реализованы в тех регионах, политические деятели и общественность которых заинтересованы в снижении количества аварий с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

Данные, позволяющие обеспечить выполнение законов, на основании оперативной информации

- точные статистические данные в отношении летальных исходов, серьезных травм, повреждений и аварий, а также роль алкоголя в качестве основного фактора возникновения ДТП;
- данные по авариям с распределением по времени, дням недели и, в особенности, основных мест происшествия; при представлении в соответствующем формате, такие данные формируют профиль, состоящий из основных временных периодов приема алкоголя, дней недели и участков, на которых полиция должна сконцентрировать свои силы для достижения максимального эффекта;
- точные статистические данные в отношении количества алкоголя, принятого задержанными водителями;
- места, в которых водители употребляют алкоголь – такая информация может быть использована в рамках действий, направленных на обеспечение исполнения законов, а также при проведении образовательных кампаний;
- результаты анализа по определению наличия алкоголя в крови, проводимого в больницах;
- результаты анализов проверенных нарушителей;
- токсикологический отчет, представленный следователем в суде в отношении всех погибших водителей;
- определение групп повышенного риска с классификацией по возрасту и социальному статусу обеспечивает поддержку стратегии, направленной на обеспечение исполнения законов, а также специального обучения;
- собранные данные должны быть точными и подлежать анализу для определения стратегии, направленной на обеспечение исполнения законов, а также, что наиболее важно, сохраняться для оценки результатов проведенной работы.

Старшие сотрудники полиции должны брать на себя ответственность за планирование и внедрение стратегий по осуществлению мероприятий. Лицо, действующее с максимальной эффективностью в рамках полномочий полиции, получит право контролировать процесс исполнения законов в определенном районе, а также оказывать содействие при обеспечении

устойчивого развития национальной программы по предупреждению случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения.

Обучение, проводимое в рамках эффективной стратегии по обеспечению исполнения законов, может способствовать реализации и поддержанию обязательств сотрудников полиции в отношении исполнения законов, включая:

- обучение населения: провести обучение, позволяющее обществу осознать серьезность рисков, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, а полиции предоставить возможности средств массовой информации для содействия процессу обучения в отношении безопасности дорожного движения и стратегий, реализуемых полицией;
- задачи по использованию «общих» и «специальных» методов сдерживания для снижения количества аварий и уровня травматизма, которые имеют первостепенное значение по сравнению с наказанием нарушителей;
 - стратегии **общих методов сдерживания** заключаются в предотвращении правонарушений (таких, как вождение с превышением уровня КАК) за счет информирования общества и осознания им, что такие правонарушения будут обнаружены и за ними последует наказание;
 - стратегии **специальных методов сдерживания** заключаются в наказании правонарушителей с целью предотвращения повторного правонарушения;
- риски, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения на дороге: среди сотрудников полиции распространено неверное мнение, что опасность для населения представляют только те водители, уровень КАК у которых значительно превышен;
- контроль за исполнением законов необходимо проводить в целях сбора доказательств.

Подразделение по проведению антиалкогольных мероприятий

На базе дорожной полиции во многих странах, где количество случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения успешно снижено, было организовано особое подразделение по проведению антиалкогольных мероприятий. Оно несет ответственность за координирование действий и мер полиции, предпринимаемых в отношении водителей, управляющих транспортным средством в нетрезвом состоянии и выполняет следующие функции:

- обеспечение совместимости различных стратегий, связанных с обеспечением дорожной безопасности, в целях снижения дорожно-транспортного травматизма;
- проведение информационных и рекламных кампаний;
- проведение обучающих курсов для сотрудников полиции общего подразделения;
- сбор статистических данных и оперативной информации для повышения уровня исполнения законов и усовершенствования методов контроля;
- работа с промышленными и крупными организациями в рамках проведения информационных курсов, семинаров и тренингов по вопросам вождения в состоянии алкогольного опьянения. Подразделение может проводить комплексные консультации и информационные курсы в целях снижения числа водителей, управляющих транспортным средством в нетрезвом состоянии, в рамках конкретной отрасли промышленности;
- установление партнерских отношений с государственными и полугосударственными учреждениями, а также крупными группами представителей, которые имеют отношение к транспортной промышленности или являются профессиональными водителями. Полиция не в состоянии обеспечить достижения таких результатов без использования подхода, основанного на привлечении общих усилий и консультационной поддержке;

- обеспечения непосредственного взаимодействия с исследовательскими организациями. Это позволит полиции провести независимую оценку исследования до, во время и после реализации любой программы.

Методы усиления мер контроля за выполнением законов о вождении в нетрезвом состоянии

К эффективным методам усиления контроля мер, которые позволяют изменить поведение водителей, относится *проверка водителей на наличие алкоголя в крови (проводимая выборочно или при наличии «достаточных оснований»)*, а также *целевое исполнение законодательных актов, основанное на использовании оперативной информации*. Такие методы не являются взаимоисключающими и, в идеале, для достижения максимальной эффективности должны использоваться в совокупности.

Проверка водителей на наличие алкоголя в организме

Проверка водителей на наличие алкоголя в крови формирует профилактическую стратегию, которая заключается в проведении максимально демонстративных и масштабных проверок. Такой метод служит напоминанием для водителей о том, что они могут быть задержаны после принятия алкоголя, а также снижает их уверенность в том, что они смогут избежать наказания. Профилактические стратегии, включая описанную выше проверку, должны:

- быть масштабно освещенными и демонстративными, проводиться на базе контрольных или пропускных пунктов, позволяющих проверить всех водителей (или их основную часть);
- включать стационарные пункты проверки водителей транспортных средств в таких местах, как дорожная застава, обслуживающие станции, и других остановочных пунктах.

В некоторых странах, например, в Австралии, разрешено проведение выборочной проверки любого водителя в любое время на наличие алкоголя в крови. Такая процедура получила название выборочной проверки на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе (ВПНАВВ). В других странах, включая США, дорожная полиция для проведения такой проверки должна иметь «достаточные основания».

Сравнение выборочного и избирательного метода проведения тестирования на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе

Оперативная группа по профилактической работе с населением США (2001 г.) заявила, что использование контрольных пунктов проверки водителей на трезвость обоих типов является эффективным средством снижения количества аварий и дает ощутимый экономический эффект. После проведения таких операций количество аварий с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения было снижено на 18% (при использовании ВПНАВВ) и на 20% (при использовании ИПНАВВ), количество аварий с летальными исходами было снижено в среднем на 22% (при использовании ВПНАВВ) и на 23% (при использовании ИПНАВВ).

Точное определение концентрации алкоголя в крови является важным фактором, позволяющим обеспечивать эффективность исполнения законов. Необходимо иметь в наличии практичное и удобное в эксплуатации устройство. Не следует использовать оборудование, которое выходит из строя спустя нескольких месяцев эксплуатации или для

которого требуется дорогостоящее обслуживание за пределами страны, где оно используется (см. Приложение 2).

Необходимо определить минимальное ежегодное число проверенных водителей и придерживаться его. Проверка может проводиться на *специальных пунктах* (контрольных пунктах или дорожных заставах) либо *в рамках проведения полицией стандартных мероприятий*. В качестве минимального показателя устанавливается число водителей, проверенных за год, выраженное в процентах. Стандартная стратегия предусматривает ежегодную проверку одного из трех водителей, хотя правоохранительные органы экономически развитых стран с более прогрессивными взглядами придерживаются пропорции 1:1, а это означает, что в среднем каждый водитель хотя бы раз в год пройдет такую проверку.

Целевое обеспечение исполнения законов, основанное на использовании оперативной информации

Второй часто используемый метод обеспечения исполнения законов заключается в выявлении водителей в состоянии алкогольного опьянения в определенных местах, в определенное время и при определенных условиях, включая:

- задержание водителей при выходе из мест продажи алкоголя, включая отели, развлекательные заведения, ночные и спортивные клубы, а также игровые залы;
- период времени или дни недели, в которые наблюдается максимальная вероятность приема алкоголя (см. Модуль 2);
- зоны столкновений или места с высоким риском возникновения аварий;
- проверка любого водителя, задержанного полицией, на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе вне зависимости от причины задержания в случае, если законодательно утверждена возможность проведения выборочных проверок водителей на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе;
- проверка всех водителей, участвовавших в столкновении, на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе;
- проверка наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе у тех водителей, которые совершают повторные нарушения; секретные операции, проводимые в качестве основного метода обеспечения исполнения законодательства и дополнения к основным стратегиям проведения операций, которым ни при каких обстоятельствах не должно быть отдано первоочередное значение; основная задача состоит в обеспечении исполнения законов наиболее заметным для всех водителей способом.

БЛОК 3.6. Проведение выборочных проверок водителей на наличие алкоголя в Австралии и Финляндии	
<p>Австралия В штате Виктория на протяжении последних 15 лет с большим успехом применяются специальные полицейские машины, оборудованные всеми необходимыми приспособлениями, которые выполняют функции мобильной полицейской станции и позволяют проверять задержанных водителей. Процесс обеспечения исполнения законодательства сопровождается профессионально разработанной и масштабной общественной рекламной кампанией с привлечением телевидения, радио, а также с использованием печатных изданий и рекламных щитов.</p>	<p>Финляндия С тех пор как в 1977 году в Финляндии стали проводиться выборочные проверки водителей на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе, уровень водителей, садящихся за руль в нерезвом состоянии, снизился на 50%, и при этом было достигнуто значительное снижение количества летальных исходов и травм, ставших результатом аварий. По данным исследователей, нарушители чаще встречаются на дороге в утренние часы, представляя реальную угрозу для наиболее уязвимых участников дорожного движения таких, как дети. Этим водителям с большей степенью вероятности можно выявить путем проведения проверок на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе, нежели иным способом (12). Выборочная проверка водителей пользуется популярностью среди населения, а также является самокупаемым мероприятием, которое позволяет экономить ресурсы в сфере здравоохранения и др.</p>

Контрольные пункты для проверки наличия алкоголя в организме

Использование контрольных пунктов для проверки наличия алкоголя в крови, которые также называются контрольными пунктами проверки водителей на трезвость, или дорожными заставами, является эффективным средством выявления и задержания водителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Такие пункты явным и наглядным образом свидетельствуют о присутствии полиции, а также являются сдерживающим фактором для других водителей. Контрольные пункты выполняют три основные задачи:

1. позволяют водителям наблюдать за работой полиции, которая занимается обеспечением исполнения законодательства;
2. позволяют осуществлять проверку водителей на наличие алкоголя в организме;
3. позволяют задерживать тех водителей, содержание алкоголя в организме которых превышает допустимый предел КАК.

Дорожная полиция может повысить эффективность использования контрольных пунктов следующим образом (13):

- **сделать контрольные пункты максимально заметными.**

Задействовать большее число сотрудников полиции и полицейских машин. Необходимо иметь в распоряжении передвижные пункты, на базе которых можно провести проверку и привлечь нарушителей к ответственности на месте задержания. Наличие оборудования для проведения тестов на месте задержания позволяет избежать потери ресурсов и времени на доставку нарушителей в полицейский участок для проведения контрольной проверки.

Полиции следует:

- работать в группах;
- менять местоположение;
- проводить операции как в дневное, так и в ночное время;
- привлекать внимание к программе с помощью мигающей световой сигнализации;
- в местах задержания установить контрольные пункты проверки;
- на контрольных пунктах установить табличку с указанием причины проведения операции (например, «контроль за выполнением законов о вождении в состоянии алкогольного

опьянения»). Такая вывеска станет ярким напоминанием для всех водителей, проезжающих через такой контрольный пункт или рядом с ним.

- **строго обеспечивать исполнение законодательства, связанного с вождением в состоянии алкогольного опьянения, для обеспечения надежности результатов:**
 - если не проводятся мероприятия по обеспечению исполнения законов, водители не будут их соблюдать; водители должны быть проинформированы и убеждены в законности проводимых задержаний, а также осознавать, что такие меры повышают уровень их собственной безопасности;
 - перед законом все равны – не может быть исключений, договоренностей и каких-либо особых обстоятельств;
 - проводить задержание необходимо вежливо, беспристрастно и уверенно;
- **устанавливать контрольные пункты так часто, как это возможно, на протяжении длительного периода времени;**
 - водители должны постоянно наблюдать за проведением мероприятий по обеспечению исполнения законодательства;
 - реализацию одной и той же стратегии по обеспечению исполнения законодательства необходимо часто повторять;
 - проводить ночные рейды с привлечением групп сотрудников полиции на хорошо освещаемой и безопасной территории;
 - непрерывно проводить официально разрешенные выборочные проверки, во время которых будет проверяться каждый водитель, задержанный за какое-либо правонарушение.

Представленные выше аспекты являются основой стратегии задержания, которая может быть успешно реализована за счет формирования у водителей автомобилей и двухколесных транспортных средств мнения, что проверка может быть проведена **в любом месте и в любое время**.

Организация дорожных застав/контрольных пунктов

Первое, что следует учитывать при организации контрольного пункта или дорожной заставы, – это безопасность сотрудников полиции. Никакие операции не могут проводиться в тех пунктах, где отсутствует назначенный сотрудник службы безопасности, отвечающий за обеспечение общей безопасности (такое лицо может выполнять и другие обязанности). В том случае, если операции проводят два или три сотрудника, один из них должен быть сотрудником службы безопасности.

Организация контрольных пунктов включает в себя следующее:

1. Выбор безопасного местоположения осуществляется с учетом приведенных ниже факторов:

- пункт должен находиться в таком месте, чтобы водители при приближении могли его заметить и иметь достаточный запас времени для изменения поведения на дороге для проведения переговоров на контрольном пункте в спокойной обстановке (при наличии каких-либо сомнений в отношении данного местоположения, следует выбрать другое);
- при организации и ликвидации пункта необходимо предусмотреть обеспечение безопасности сотрудников полиции; неблагоприятные погодные условия могут сделать место размещения пункта непригодным для использования или небезопасным;

- необходимо учитывать возможность многократного перемещения пункта в течение рабочего дня с тем, чтобы сделать присутствие полиции максимально заметным;
- необходимо учитывать воздействие солнечного света на приближающихся к пункту водителей (солнце меняет положение в течение дня);
- пункт должен быть заметен водителям, особенно с наступлением сумерек и на рассвете, поэтому при проведении операций в такой период времени необходимо принять повышенные меры безопасности;
- ночные операции следует проводить на территории с хорошим освещением, повышая видимость пункта с помощью дополнительного освещения;
- осуществлять контроль за транспортными средствами, заезжающими на территорию пункта, а также проезжающими рядом;
- необходимо избегать ненужного скопления транспорта; решение о целесообразности скопления транспорта является субъективным, однако, как правило, если вы на некотором расстоянии не видите конца дорожной пробки, следует временно приостановить проведение проверок и пропустить поток транспорта;
- для снижения интенсивности движения следует использовать естественные преграды, например, шлагбаумы.

2. Безопасное снижение интенсивности движения

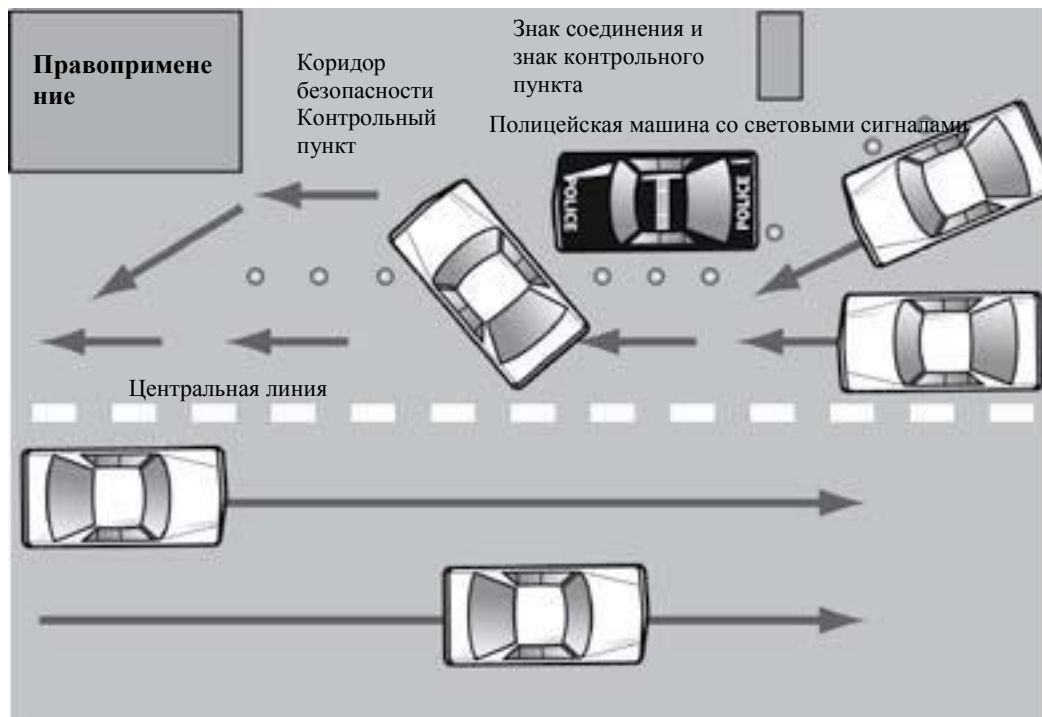
Оптимальным способом снижения интенсивности движения на двух- или трехполосной проезжей части является создание участка ее плавного сужения путем определения границ с помощью сигнальных конусов, установки знака контрольного пункта и знака о соединении полос с тем, чтобы выбор и остановка ТС осуществлялась на полосе замедленного движения, а не на высокоскоростной полосе. Полицейская машина со световыми сигналами предупреждает приближающихся водителей и, что важно, обеспечивает сотрудникам полиции возможность формирования «коридора безопасности» для проведения переговоров с правонарушителями. При выборе способа плавного сужения проезжей части (см. Рисунок 3.5) необходимо следить за интенсивностью движения как в момент организации контрольного пункта, так и позднее. Сужение одной полосы автоматически создает затор, но при этом автомобили, не задержанные для проверки, могут спокойно проезжать. Такой способ можно использовать в случае проведения задержания с целью проверки водителей на наличие алкоголя в организме. Водители, подозреваемые в правонарушении, могут попытаться предпринять ряд маневров для уклонения от ответственности, включая замену водителя пассажиром, выход из салона автомобиля, попытки проехать через контрольный пункт, повернуть налево или направо до места задержания либо выполнить разворот на 180 градусов.

В связи с этим в распоряжении нужно иметь «машину для перехвата», установленную, в соответствии с реализуемой стратегией, до места задержания для возможности остановки водителей, пытающихся уклониться от прохождения контрольного пункта или дорожной заставы. Иногда допустимый предел концентрации алкоголя в организме водителей, пытающихся уклониться от проверки, находится в пределах нормы. Такие водители зачастую испытывают угрызения совести.

Групповой подход к организации контрольных пунктов наиболее эффективен в том случае, когда операцию проводят только два или три сотрудника полиции, например, в месте установки светофора, когда безопасный участок для задержания находится сразу за перекрестком. Один сотрудник полиции может стоять у светофора и выявлять нарушителей среди водителей, которые остановились на красный свет. Такие водители могут быть

направлены сотрудником к его коллеге (коллегам) для проведения проверки. Эта система также используется вблизи шлагбаумов. Система включает в себя наглядные мероприятия по обеспечению исполнения законодательства и является предупреждением для водителей.

Рисунок 3.4. Схема коридора, замедляющего движение (○ = конус безопасности)



3. Выбор подходящего метода для конкретных транспортных средств

К приемлемым методам относятся выборочный и направленный отбор:

- при **выборочном отборе** на контрольный пункт могут быть направлены следующие транспортные средства:
 - автомобили, выбранные произвольно;
 - каждое десятое транспортное средство (в зависимости от интенсивности движения);
 - пять машин, после которых поток машин пропускается.
- Направленный отбор будет зависеть от оперативной информации, полученной о характере опьянения и данных об авариях, либо на основании архивной информации о потреблении алкоголя среди определенных групп населения, и может включать:
 - все транспортные средства;
 - всех водителей такси или профессиональных водителей;
 - все транспортные средства определенного типа;
 - все грузовые транспортные средства.

4. Использование специального оборудования для обеспечения безопасности сотрудников полиции

Обеспечение безопасности имеет первостепенное значение. Для постоянного обеспечения безопасности сотрудников полиции и участников дорожного движения следует должным образом использовать необходимое оборудование:

- все сотрудники, работающие на контрольном пункте как в дневное, так и в ночное время суток, должны носить пуленепробиваемую одежду или жилеты;
- все сотрудники должны носить полицейскую форму;
- полицейские машины следует использовать в качестве защиты от потока транспортных средств;
- необходимо использовать полицейские машины с сигналами для обеспечения максимальной видимости контрольных пунктов (при этом следить за сроком службы световых сигналов и их отключением);
- в случае присутствия «официальных» наблюдателей, их вход на территорию контрольного пункта разрешен только при наличии пуленепробиваемого жилета;
- в комплект снаряжения должны входить фонари с красным конусом для контраста;
- границы контрольного пункта должны быть определены с помощью стробоскопов и/или красных сигнальных конусов;
- необходимо определить возможность использования вспомогательного оборудования в качестве барьера безопасности;
- следует использовать естественные барьеры или естественные пункты задержания, например, шлагбаумы, обслуживающие станции, парковочные площадки, входы/выходы;
- для проведения безопасной и эффективной операции в ней должно принимать участие достаточное число сотрудников полиции;
- следует убедиться в том, что центр управления операцией осведомлен о местонахождении контрольного пункта;
- предусмотрите возможность фото- и/или видеосъемки с целью фиксации доказательств.

5. Планирование действий в чрезвычайных ситуациях

К чрезвычайным ситуациям относятся:

- отсутствие водительских прав;
- отсутствие регистрации;
- угон транспортного средства;
- водители в состоянии наркотической интоксикации;
- отказ водителя остановиться в пункте задержания.

Несмотря на то что большая часть водителей выполняет требования и не доставляет каких-либо неприятностей, некоторые из них могут вступить в спор или попытаться избежать задержания, например, нервные водители в состоянии алкогольного опьянения и преступники.

6. Информирование

Самым важным аспектом данного способа является удержание от совершения правонарушений не только тех водителей, которые проходят проверку, но и всех остальных. Водители, проезжающие мимо контрольного пункта, должны видеть цель его работы, что достигается за счет использования «знака с изменяющейся информацией» (м. быть информационного табло?) или больших стационарных табло с сообщением «Контроль трезвости водителей». Важно сделать такое табло максимально заметным, иначе водители могут предположить, что полиция проводит стандартную проверку соблюдения правил дорожного движения.

7. Оперативное задержание нарушителей

Задержание водителя должно быть выполнено с минимальными временными затратами. Необходимо четко изложить результаты наблюдений и в случае отрицания своей вины водителем подкрепить их показаниями других сотрудников полиции. Эти показания должны быть занесены в протокол без каких-либо споров и переговоров. Сотрудники полиции должны проявлять обходительность и вежливость при любых обстоятельствах, а также демонстрировать высокую подготовку и профессионализм.

8. Выполнение требований по статистическим данным

Следующие данные должны быть занесены в протокол:

- количество единиц транспортного средства, прошедших проверку на контрольном пункте (оценка производится путем умножения количества отобранных в процессе операции транспортных средств на время, проведенное на пункте);
- число нарушителей, привлеченных к ответственности;
- число задействованных в операции сотрудников полиции;
- время (в часах), затраченное на проведение операции в данном месте.
-

Основным вопросом организации любого контрольного пункта или дорожной заставы является обеспечение безопасности сотрудников полиции, граждан, а также подозреваемых или нарушителей. НАБДД выпустила инструкции, разработанные специально для пунктов контроля водителей на трезвость, в которых задействовано небольшое число сотрудников полиции (www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/LowStaffing_Checkpoints/images/LowStaffing.pdf). Функционирование таких контрольных пунктов с привлечением меньшего числа сотрудников обеспечивает такие же результаты, как и при работе стандартных контрольных пунктов. Такие пункты являются передвижными и, как правило, работают меньше времени по сравнению с полномасштабными контрольными пунктами.

БЛОК 3.7. Обнаружение признаков наличия алкоголя в качестве «достаточного основания» для задержания (США)

В некоторых странах, включая США, дорожная полиция должна иметь «достаточные основания» для того, чтобы остановить транспортное средство, водитель которого является потенциальным правонарушителем. Следующий перечень признаков, выпущенный Национальной администрацией по безопасности дорожного движения (DOT HS-805-711), широко используется при подготовке сотрудников полиции для определения водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. После самого признака следует процентное значение, указанное в соответствии с информацией НАБДД, которое свидетельствует о вероятности того, что официально допустимый предел концентрации алкоголя в крови водителя превышен.

Поворот по траектории с большим радиусом	65
Слишком маленькое расстояние с предыдущим автомобилем	45
Игнорирование центральной или разделительной линии	65
Шины транспортного средства заходят на центральную или разделительную линию	45
Визуальные признаки алкогольного опьянения	60
Неуверенное торможение	45
Практически сталкивается с объектом или транспортным средством	60
Выводит транспортное средство на противоположную или перекрестную полосу	45
Зигзагообразная траектория движения	60
Подача сигналов не соответствует выполняемому на дороге действию	40
Выезд транспортного средства с проезжей части	55
Остановка в неподходящем месте (не на дороге)	35
Влияние транспортного средства	55
Выполнение резкого или неразрешенного поворота	35
Медленная скорость (более чем на 10м/ч ниже нормы)	50
Резкое ускорение или сброс скорости	30
Беспричинная остановка на полосе движения	50
Управление с выключенными фарами	30
Занос транспортного средства	50

Возможные причины задержания

В обычной ситуации сотрудник полиции подходит к окну транспортного средства и задает водителю несколько предварительных вопросов с целью выявить следующие возможные признаки, которые могут быть использованы в качестве предварительного доказательства:

- запах алкоголя при выдыхании водителем воздуха или в салоне автомобиля;
- невнятная речь в процессе ответа на вопросы;
- воспаленные или покрасневшие глаза;
- покрасневшее лицо;
- проблемы с пониманием и предоставлением адекватных ответов на вопросы;
- замешательство при необходимости предоставить водительские права или документы о регистрации;
- наличие спиртных напитков в салоне транспортного средства.

Если сотрудник полиции получил достаточно фактов для официального обоснования последующего задержания и расследования, он просит водителя покинуть транспортное средство.

Проверки на трезвость в дорожных условиях

При подозрении на наличие алкоголя в крови водителя сотрудник полиции организует проведение одной или нескольких проверок на трезвость в дорожных условиях (ПТДУ). Наиболее часто выполняемые ПТДУ включают в себя:

- ходьба и поворот (пройти по прямой линии, наступая с пятки на носок);
- касание пальцем носа (наклонить голову назад, закрыть глаза, дотронуться кончика носа кончиком указательного пальца);
- принятие измененного положения «стойка смиренно» (ноги вместе, голова откинута, глаза закрыты на 30 секунд; известен, как тест Ромберга);
- стойка на одной ноге в течение 30 секунд;
- перечисление вслух всех букв алфавита или его часть;
- быстрое касание пальцами руки большого пальца в обоих направлениях;
- выявление горизонтального установочного нистагма (слежение глазами за объектом для определения характерной реакции зрачка);
- обратный отсчет, начиная с 30 или 100;
- подбор монеты с земли без наклона;
- предварительная проверка концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе.

Возможные причины для ареста

Если сотрудник полиции имеет достаточно фактов для обоснованного подозрения в том, что водитель управляет транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, он производит арест подозреваемого, надевает наручники и доставляет его в полицейский участок.

По ходу следования сотрудник полиции может довести до подозреваемого его права и получить его официальное предполагаемое согласие на проведение химического анализа крови, дыхания или мочи.

Краткие сведения о способах, позволяющих контролировать исполнение законов об управлении ТС в состоянии алкогольного опьянения

- Мероприятия по обеспечению исполнения законодательства должны быть основаны на осознании проблемы, поддержке со стороны законодательной базы, соответствующей подготовке и снаряжении, а также стратегическом направлении;
- цели мероприятий, проводимых полицией, должны заключаться в снижении количества аварий, а не в самом факте задержания;
- мероприятия по обеспечению исполнения законодательства должны проводиться на основании оперативной информации, с постепенным увеличением масштабов;
- выборочные проверки на наличие алкоголя проводятся в качестве общих удерживающих от правонарушений факторов, тогда как направленные проверки являются вспомогательным средством для преследования нарушителей, отказывающихся выполнять положения закона о вождении в состоянии алкогольного опьянения;
- методы общего сдерживания и направленного контроля должны реализовываться совместно;
- мобильные станции проверки водителей на наличие алкоголя в крови должны позволять осуществлять достоверный анализ и привлекать нарушителей к ответственности на месте проверки;
- в идеале один из трех водителей должен ежегодно проходить проверку;
- иметь в наличии ряд мобильных устройств для осуществления проверки;
- мероприятия по обеспечению исполнения законодательства должны сопровождаться информированием общественности и населения с тем, чтобы заручиться их поддержкой;
- мероприятия по обеспечению исполнения законодательства должны быть видимыми, осуществляться в строгом соответствии с процедурами, проводиться в течение длительного периода времени и предаваться надлежащей огласке.

3.3.3 Штрафы и взыскания, налагаемые на нарушителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

В разных странах используются различные системы штрафов и взысканий, налагаемые на нарушителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения. Управление ТС при концентрации алкоголя в крови, превышающей допустимый предел, является одним из самых серьезных правонарушений на дороге, поэтому наказание

должно быть предусмотрено соответственное и основываться на культурных и экономических предпосылках.

Штрафы и взыскания, налагаемые на нарушителей, управляющих транспортными средствами в нетрезвом состоянии, в разных странах выглядят следующим образом:

- денежные штрафы, которые возрастают в зависимости от количества нарушений, уровня превышения допустимого значения КАК или дохода нарушителя;
- временное изъятие водительских прав или их аннулирование;
- в случае аварии с жертвами водитель, находившийся в состоянии алкогольного опьянения, может быть осужден на несколько лет тюремного заключения, при этом его права, возможно, будут аннулированы (см. Блок 3.8);
- менее распространенные и более спорные методы, не рассматриваемые подробно в настоящем руководстве, включают в себя следующие санкции, применяемые в отношении водителя транспортного средства: изъятие номерного знака и использование систем блокировки зажигания, срабатывающих, если водитель находится в состоянии алкогольного опьянения; санкции в отношении повторных правонарушителей рассмотрены в конце настоящего раздела.

Последние меры предусматривают наличие в стране хорошо развитой системы регистрации ТС и наблюдения за злостными правонарушителями. Такие системы не всегда имеются в странах с низким или средним уровнем доходов, которые и составляют целевую аудиторию настоящего руководства.

БЛОК 3.8. Пример системы наказаний, применяемой в отношении нарушителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения

Шри-Ланка

Сумма штрафа за вождение в состоянии алкогольного опьянения была увеличена с 2000 до 7000 рупий (т.е. повышение составило 350%). Повторное задержание водителя за рулем в состоянии алкогольного опьянения в течение года приводит к заключению нарушителя под стражу на сутки и временному изъятию водительских прав.

США

В настоящее время на территории всех 50 штатов различают два вида правонарушений по статутному праву. К первому виду относится стандартное правонарушение, которое может называться как вождение в состоянии алкогольного опьянения (ВАО), вождение в состоянии наркотической интоксикации/опьянения (ВНИ) либо управление ТС в состоянии наркотической интоксикации/опьянения (УНИ).

Различные варианты «управления транспортным средством в состоянии опьянения» в общем случае считаются незначительным преступлением (наказываются лишением свободы сроком до 1 года). Однако правонарушение может быть квалифицировано как тяжелое (с лишением свободы и помещением в государственную тюрьму на более длительный срок) в том случае, если авария сопровождалась серьезными травмами, жертвами (смерть причинена в результате наезда автомобиля или аварии) либо если обвиняемый за определенный период времени привлекается к ответственности за ВАО уже не в первый раз (при наличии трех привлечений, имевшихся за последние 7 лет). В Калифорнии, за которой последовало все большее количество штатов, гибель людей в результате аварии по вине нетрезвого водителя квалифицируется как умышленное убийство, т.е. намеренное проявление безразличия в отношении жизни других людей. Наказание за вождение в состоянии алкогольного опьянения в виде смертной казни собираются ввести в штате Огайо для нарушителей ВАО, аварии с участием которых сопровождались летальным исходом. Новые законы появились в результате активного участия групп друзей и семей тех лиц, которые погибли по вине водителей в состоянии алкогольного

опьянения, с тем, чтобы добиться соответствующей меры правосудия, предусмотренной и в отношении других форм убийств. Логика таких законов основана на том, что вождение в состоянии алкогольного опьянения является умышленным действием, а так как гибель людей в результате аварии квалифицируется как тяжелое преступление в обоих штатах, то убийство кого-либо в процессе такого преступления квалифицируется как убийство первой степени. Однако маловероятно, что кто-либо понесет наказание с учетом восьмой поправки к Конституции США. Такое наказание применяется в дополнение к санкциям, предусмотренным в отношении стандартного закона о ВАО, а также к постановлению суда. Наказания, применяемые в отношении вождения в состоянии алкогольного опьянения, в основном предусматривают лишение свободы, штрафы, временное изъятие водительских прав или их аннулирование, обязательное посещение школ для нарушителей ВАО, общественные работы, условное освобождение и, что получает все большее распространение, установку системы блокировки зажигания, если водитель находится за рулем в состоянии алкогольного опьянения.

Канада

Вождение в состоянии алкогольного опьянения представляет собой общее определение ряда правонарушений по Уголовному кодексу Канады. Главным правонарушением является вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, что противоречит статье 253(a) Уголовного кодекса Канады, а также вождение в таком состоянии, когда концентрация алкоголя в крови превышает 80 мг алкоголя на 100 мл крови, что противоречит статье 253(b) Уголовного кодекса (см. ст.ст. 253-259 Уголовного кодекса).

Минимальное наказание, предусмотренное для водителей, находящихся за рулем в состоянии опьянения:

- в случае первого правонарушения: штраф в размере 600 долл. США, запрет на управление транспортным средством, действующий в течение года, либо тюремное заключение на такой же срок;
- в случае повторного правонарушения: тюремное заключение на 14 дней, запрет на управление транспортным средством, действующий в течение двух лет, либо тюремное заключение на такой же срок;
- в случае правонарушения, совершаемого в третий раз или более: тюремное заключение на 90 дней, запрет на управление транспортным средством, действующий в течение трех лет.

27 января 2001 г. Андрей Князев, российский дипломат, убил гражданку Канады, находясь за рулем в состоянии алкогольного опьянения. Он был приговорен к тюремному заключению в России. Такое событие заставило дипломатов Канады начать кампанию по принятию серьезных мер в отношении вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Великобритания

В Великобритании те водители, концентрация алкоголя в крови которых превышает допустимый предел (значение выше, чем в других европейских странах), несут серьезное наказание. Правонарушители отстраняются от вождения на срок 12 месяцев, приговариваются к долгосрочному тюремному заключению и/или подвергаются штрафу на сумму до 5000 фунтов стерлингов. Однако согласно последним нововведениям водитель сможет пройти курсы реабилитации, связанные с приемом алкоголя, после успешного завершения которых срок дисквалификации может быть сокращен до шести месяцев.

Принцип «существенное превышение допустимого предела – суровое наказание» является в некоторой степени нестандартным. В одних странах налагается штраф, но не изымаются водительские права, в других, включая Францию, – действует двухуровневая система наказаний. Водители, предел концентрации алкоголя в крови которых превышен незначительно, подвергаются штрафу, тогда как при значительном превышении этого предела водители могут лишиться прав. Однако водители, лишенные прав, могут продолжать управлять транспортным средством.

Денежные штрафы

Во многих странах денежные взыскания представляют собой наиболее распространенную форму наказания для правонарушителей (см. Блок 3.9). Штрафы должны налагаться с учетом местной экономической ситуации, а также соразмерно штрафам, предусмотренным за другие правонарушения.

БЛОК 3.9. Штрафы и взыскания, взимаемые с нарушителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения

Китай

31 мая 2004 г. Генеральное управление по контролю качества, инспектированию и карантину Китайской Народной Республики обнародовало государственный стандарт GB19522-2004, определяющий понятия «вождение в состоянии алкогольного опьянения» и «вождение в состоянии алкогольной интоксикации». Согласно документу GB19522-2004 водители с КАК менее 0,02 считаются трезвыми, водители с КАК от 0,02 до 0,08 управляют автомобилем в состоянии алкогольного опьянения (УАО), а водители, уровень КАК которых превышает 0,08, управляют автомобилем в состоянии алкогольной интоксикации (УАИ). Технические показатели и характеристики прибора по измерению концентрации паров алкоголя в выдыхаемом воздухе должны отвечать требованиям стандарта GA307, а технические показатели и характеристики анализатора КАК – требованиям стандарта GA/T105. Тем не менее никакой стандартной процедуры по определению концентрации алкоголя в крови, равно как и описания методов определения, не существует.

Закон о безопасности дорожного движения КНР от 1 мая 2004 г. предусматривает меры наказания за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. На основании ст. 91 данного закона водитель, обвиняемый в управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, лишается водительских прав на срок от одного до трех месяцев и должен уплатить штраф в размере 500 юаней. Водители в состоянии алкогольной интоксикации задерживаются представителями департамента управления дорожным движением сектора общественной безопасности до прихода в сознание. Кроме того, подобные водители подлежат аресту сроком до 15 суток с выплатой штрафа в размере от 500 до 2000 юаней, при этом водительские права изымаются на срок от трех до шести месяцев. Водительские права лиц, обвиняемых в управлении коммерческим автотранспортом в состоянии алкогольного опьянения, изымаются на три месяца, при этом водитель выплачивает штраф в размере 500 юаней. Водители, наказанные более двух раз за управление ТС в состоянии алкогольного опьянения по двум вышеуказанным пунктам, лишаются водительских прав и не имеют права управлять коммерческим автотранспортом в течение следующих пяти лет.

Франция

В августе 1995 г. уровень КАК был снижен до 0,05 г/100 мл. Управление транспортным средством при уровне КАК в пределах от 0,05 до 0,08 г/100 мл облагается штрафом в размере около 756 евро. Если уровень КАК нарушителя, управляющего ТС, составляет более 0,08 г/100 мл, то максимальный размер назначаемого штрафа – 4537 евро с последующим лишением свободы сроком на два года.

Мальта

В случае однократного правонарушения предусмотрена минимальная сумма штрафа 200 мальтийских лир и/или лишение свободы сроком на три месяца с изъятием водительских прав сроком на шесть месяцев. При повторном правонарушении минимальная сумма штрафа составляет 500 мальтийских лир и/или – лишение свободы сроком на шесть месяцев с изъятием водительских прав сроком на один год.

Лишение водительских прав

Теоретически изъятие водительских прав лишает водителя возможности садиться за руль транспортного средства до окончания срока лишения. На практике многие водители, лишённые прав, продолжают управлять транспортным средством в нарушение закона. Эффективность этой меры зависит от того, насколько велика вероятность задержания водителя при любой последующей проверке, проводимой сотрудниками полиции. В рамках использования такой меры наказания необходимо учитывать ресурсы местных полицейских органов в отношении обеспечения исполнения законов, уровень сложности работы административных органов в отношении правонарушений, сопровождающихся лишением водительских прав, интенсивность проведения проверок сотрудниками полиции, а также применение такой санкции ранее в отношении других нарушений правил дорожного движения.

Вождение без водительских прав в Великобритании

На основании результатов исследования, проведенного Департаментом транспорта, была произведена оценка числа водителей, управляющих транспортными средствами без водительских прав. Было установлено, что около 0,5% времени транспортными средствами в Великобритании управляли водители без водительских прав, при этом ими было совершено 9% дорожных правонарушений, и 4% принимали участие в авариях, сопровождавшихся летальными исходами.

12% водителей, отстраненных от вождения в результате вождения в нетрезвом состоянии, признали, что они продолжают садиться за руль в нарушение закона, при этом 39% водителей, отстраненных от вождения в результате накопленного объема штрафных единиц, также не отрицали, что они продолжают управлять транспортным средством.

Санкции, применяемые в отношении транспортных средств

Для обеспечения эффективного применения санкций, направленных на транспортное средство, в рамках программы по вождению в состоянии алкогольного опьянения, в стране должна быть хорошо развитая система регистрации транспортных средств и система наблюдения. Так как большую часть целевой аудитории настоящего руководства составляют страны с низким и средним уровнем дохода, которые находятся на первоначальном этапе разработки Программы, мероприятия такого рода относятся к вспомогательным и в данном документе подробно не рассматриваются.

- **конфискация транспортного средства** используется в качестве «крайней меры» в отношении повторных нарушителей ВАИ, однако об эффективности данной меры информации недостаточно;
- **конфискация номерного знака транспортного средства** полицией признана эффективной мерой, применяемой во время ареста; сумма штрафа взимается для приобретения новых номерных знаков, поэтому данная операция приносит нулевой доход (14);
- **аннулирование регистрации транспортного средства** найдет ограниченное применение в странах с низким и средним уровнем дохода, пока стоимость регистрации в таких странах останется высокой; аннулирование регистрации

транспортного средства обычно применяется только в отношении тех нарушителей ВАИ, которые являются собственниками данного транспортного средства;

- **антиалкогольные системы блокировки** – такие системы на данный момент используются не только во многих странах с низким и средним уровнем дохода, но и в некоторых более развитых странах, в основном для предотвращения повторных правонарушений, совершаемых водителями при вождении в состоянии алкогольного опьянения.

Наказания, предусмотренные для водителей, совершивших правонарушение повторно

Вопрос наказания водителей, совершивших правонарушение повторно, недостаточно подробно рассмотрен в настоящем руководстве. Для выявления нарушений и наблюдения за водителями, повторно садящимися за руль в состоянии алкогольного опьянения, во многих странах должны быть внедрены должным образом разработанные системы сбора данных, что в общем случае неприменимо к целевой аудитории тех стран, к которым обращено настоящее руководство.

В качестве наказания водителей, совершивших правонарушение повторно, в странах с усовершенствованными программами по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения используют два метода: **санкции, направленные на транспортное средство**, и **программы реабилитации**. Санкции, направленные на транспортное средство, кратко рассмотрены в предыдущем разделе.

Программ реабилитации существует большое количество, и эффективность их изучена мало. Однако существует достаточное количество доказательств эффективности применения курсов реабилитации, которые при последующем практическом закреплении навыков позволяют снизить количество правонарушений, совершаемых повторно. К таким курсам реабилитации можно отнести(14):

- **обучающие программы**, в основе которых лежит мнение о том, что недостаток знаний об алкоголе и рисках, сопутствующих вождению в нетрезвом состоянии, приводит к принятию некорректного решения; несмотря на то что разделение процессов принятия алкоголя и вождения является основной целью реализации таких программ, другой целью можно считать поощрение участников на осознание проблемы употребления алкоголя;
- **психотерапия или консультационные программы**, направленные главным образом на лиц, подверженных алкогольной зависимости или пристрастия к алкоголю; цель таких программ заключается в снижении уровня употребления алкоголя; однако такие программы не могут повлиять на разрешение проблемы, связанной с вождением в состоянии алкогольного опьянения;
- **комбинированные программы** построены на осознании того, что проблема состоит из совокупности рисков возникновения аварий и злоупотребления алкоголем;

По данным исследователей (15), программа реабилитации позволяет снизить количество повторных правонарушений, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, на 7-9%; более сжатые сроки наблюдения привели к большему разбросу значений. Успешно реализованные программы характеризуются рядом общих признаков, включая следующие:

- направленность на группы, подверженные высокому риску;
- реализацию в рамках всей общественности, а не отдельного учреждения;

- направленность как на методы изменения поведения, так и на познавательные мероприятия;
- постановку четких целей и содержание программы;
- использование направленного метода профилактики;
- строгое соблюдение намеченного плана.

3.4 Социальный маркетинг и просвещение населения

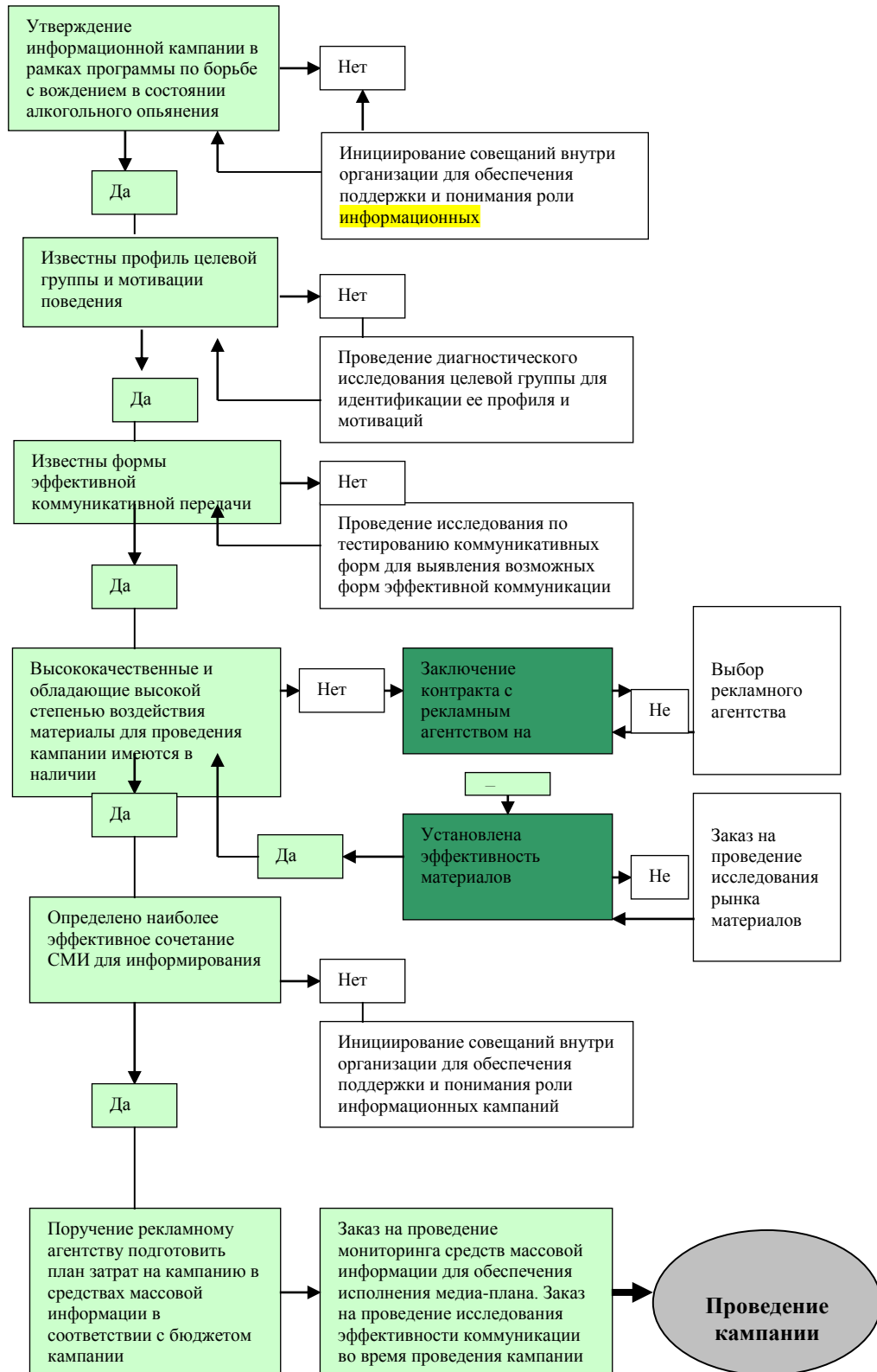
Информационная пропаганда в сфере обеспечения безопасности дорожного движения играет важную роль, однако наиболее эффективна в сочетании с реализацией других мер.

Целью пропагандистских кампаний является информирование населения о вопросах, в отношении которых у людей, предположительно, имеется слабое представление, повторное доведение до сведения информации, а также стимулирование линий поведения, которым население может неохотно следовать. Это способствует соблюдению законодательства, вводу в действие законодательных поправок, процедур, регламентирующих вождение (таких, как выдача водительских прав), а также действие технических изменений, и к эффективной реализации программы по безопасности дорожного движения в целом.

Общественное просвещение особенно важно в случаях, когда вводятся новые законы или планируется серьезное ужесточение действующего законодательства, которое на данный момент плохо соблюдается. Общественное просвещение необходимо для придания легитимности законодательному и правоприменительному действию, а также для создания основы воздействия на реакции, возникающие в обществе на тот или иной закон и его исполнение. В таких случаях должна применяться поэтапная программа информирования и правоприменения.

На рисунке 3.6 приведена упрощенная схема процесса разработки информационной кампании, направленной на снижение количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения.

Рисунок 3.6 Этапы информационной кампании по профилактике управления ТС в состоянии алкогольного опьянения



3.4.1 Методы повышения информированности общества и изменения точки зрения посредством проведения кампании в СМИ

Кампания в средствах массовой информации может являться эффективным инструментом в информировании общества о рисках, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Самыми действенными кампаниями по безопасности дорожного движения можно считать те, в результате которых удалось добиться изменений в поведении общества. Важно, конечно, стремиться и к повышению информированности, а также к изменению в лучшую сторону позиций и отношения общества к проблемам безопасности дорожного движения, однако фактически жизни людей можно сохранить только тогда, когда они начинают придерживаться определенных форм поведения.

Новые формы поведения лучше всего принимаются обществом, когда законодательство подкрепляется правоприменительными мерами и информационными кампаниями. При наличии сильной законодательной базы гораздо легче убедить людей в преимуществах вождения в трезвом виде. На ранних этапах можно даже воздержаться от штрафных санкций – в период, когда общество начинает осознавать ужесточение правил.

Для проведения кампании в СМИ необходимо поставить конкретные цели кампании, сформулировать идеи и выбрать целевую аудиторию, определить сроки реализации, а также разработать методологию для оценки результатов.

Выбор агентства для проведения кампании

Кампания может быть успешно реализована силами квалифицированного персонала какого-либо правительственного учреждения, но, как правило, для ее проведения требуется опыт профессионального маркетингового или рекламного агентства. Тем не менее общий контроль за исполнением кампании должен быть возложен на государственное учреждение. Для реализации кампании могут потребоваться также услуги организации, проводящей исследования, в случае если само государственное учреждение окажется не в состоянии провести подобную информационную и исследовательскую работу.

Первый шаг в выборе подходящего агентства – выпуск тендерного документа с указанием общих целей и задач кампании, графика ее исполнения и бюджета. Из общего количества поданных заявок следует составить короткий список агентств на основании:

- предыдущего опыта участия агентств в кампаниях общественного маркетинга;
- творческого потенциала;
- фактического месторасположения;
- покупательной способности в СМИ;
- размера.

Далее этим агентствам предлагается принять участие в тендере на проведение подобной работы. Во время тендера агентства излагают творческие идеи, планы работы в средствах массовой информации и указывают размер бюджетов.

Определение целей кампании

Ключевым моментом в любой кампании является четкое понимание того, что планируется достичь в ходе ее реализации. Цели могут выражаться в количественных отношениях, например, население может быть проинформировано о том, что «такого-то числа вступит в силу закон, определяющий уровень КАК 0,05».

В основе проведения кампании лежит утверждение, что вождение в состоянии алкогольного опьянения является проблемой и что исполнение действующего законодательства осуществляется недостаточно эффективно.

На начальном этапе необходимо определить (а затем скорректировать) цели кампании или кампаний. Применительно к проблеме вождения в состоянии алкогольного опьянения кампания может быть направлена на решение ряда задач:

- информирование общества о новом законодательстве;
- доведение до сведения населения информации об ужесточении правоприменительных мер;
- информирование участников дорожного движения о риске дорожно-транспортных происшествий, связанных с употреблением алкоголя;
- количественный подсчет (индивидуальных) рисков управления ТС с уровнем КАК, превышающим предельно допустимый показатель;
- предупреждение о социальных последствиях для других («невиновных») сторон;
- информирование о риске уличения;
- социальной неприемлемости определенных типов поведения;
- предупреждение о возможных последствиях.

Каждая цель должна поддаваться количественному определению. В этой связи в первую очередь необходимо установить:

- текущий уровень осведомленности о рисках, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения;
- текущий уровень соблюдения действующего законодательства;
- текущий уровень правоприменения.

БЛОК 3.10. Профилактика вождения в состоянии алкогольного опьянения в летний период (Великобритания)

В Великобритании кампании по профилактике управления ТС в нетрезвом состоянии были направлены сначала на решение данной проблемы в рождественский период. Однако их продлили до летнего периода с целью донесения основных идей кампаний до аудитории потенциальных нетрезвых водителей. Первичной целевой аудиторией были молодые мужчины в возрасте 17-29 лет, управляющие транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, но не алкогольной интоксикации.

Среди основных целей кампании можно выделить следующие:

- повышение уровня осведомленности населения о рисках управления транспортным средством в состоянии незначительного алкогольного опьянения;
- информирование водителей о том, что они не в состоянии определить свою собственную норму употребления алкоголя;
- напоминание водителям о последствиях уличения в данном правонарушении.

Более подробная информация представлена на сайте:

www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/drinkdrive/drinkdrive.htm

Разработка идей кампании

Ни одна кампания не будет эффективной без определения и разработки соответствующей идеи или идей. Идеи должны быть направлены на искоренение известных форм поведения (например, распитие спиртных напитков после работы с последующим управлением транспортным средством), фокусироваться на известных группах риска (например, молодых мужчинах) и никогда не допускать приемлемость вождения в состоянии алкогольного опьянения при определенных обстоятельствах (например, во время национальных праздников или свадьбы).

Одна из проблем решения вопросов безопасности дорожного движения заключается в том, что целевая аудитория часто не осознает преимуществ изменения своего поведения. Для человека свойственно противиться переменам, и он часто ищет повод для того, чтобы отвергнуть идею кампании. Следовательно, важно не давать ему подобных поводов, например, когда люди считают, что идея к ним не относится («это для пожилых людей, а не для моего возраста»).

Рисунок 3.7 Рекламный щит, используемый в рамках кампании по профилактике управления транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения в Намибии



Исследования рынка используются для определения степени осведомленности населения о законодательстве, а также для того, чтобы быть в курсе мнений, убеждений, опасений и мотиваций групп высокого риска, причастных к возникновению аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Первым шагом в данном процессе является

определение целевых групп, получение от них информации, имеющей отношение к кампании.

1. Диагностическое тестирование

Первым шагом в выработке идей кампании является формирование основной целевой группы. В идеале эти лица должны быть уличены в управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Цель обсуждений заключается в том, чтобы установить и понять мотивации этих лиц садиться за руль в состоянии алкогольного опьянения (*например, они не осознают рисков, связанных с безопасностью дорожного движения, не имеют представления о действии алкоголя на навыки безопасного вождения, не задумываются о том, что их могут уличить в подобном правонарушении*) изменить подход к употреблению алкоголя и вождению в целевой группе;

2. Разработка идей и материалов кампании

На основе информации, полученной в ходе диагностического тестирования целевой группы, разрабатывается ряд идей и материалов кампании, направленных на изменение мышления и поведения применительно к вождению в состоянии алкогольного опьянения (*например, не садись пьяным за руль – дома тебя ждет семья*), подготовкой которых обычно занимаются рекламные агентства, с которыми заключили контракты органы безопасности дорожного движения.

Затем специально нанятое независимое агентство по исследованию рынка проводит апробацию проектных идей и материалов кампании на целевой группе. Тестирование проводится для определения наиболее эффективных идей и методов коммуникации с целевой группой, а также для изменения ее поведения применительно к проблеме.

3.4.2 Доведение до целевой аудитории идеи кампании

Разработанные Вами идеи и материалы можно опубликовывать и распространять посредством средств информирования, которые в ходе диагностических исследований показали наибольшую эффективность в обращении к целевой аудитории.

Информационная пропаганда в сфере безопасности дорожного движения включает в себя ряд мероприятий, направленных на уведомление, поощрение и стимулирование целевой группы к выбору определенной линии поведения, одним из которых обычно является рекламная деятельность.

Рекламная деятельность, как правило, – наиболее заметная составляющая кампании по безопасности дорожного движения. Обычно полноценная кампания содержит в себе элементы, перечисленные в Таблице 3.8. Кампания, которая проводится только один раз, даже если в ней предусмотрены специальные меры контроля за соблюдением правил дорожного движения, не окажет длительного устойчивого воздействия на сокращение количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Целевая аудитория должна воспринимать идеи кампании как имеющие к ней непосредственное отношение (рис. 3.8).

Однако только рекламной деятельностью невозможно добиться сокращения количества ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Ее следует рассматривать лишь в качестве одного из элементов более масштабной кампании, включающей в себя правоприменительные, законодательные, технические и другие аспекты. Тем не менее исполнительные органы сходятся в мнении о том, что пропаганда в средствах массовой информации является неотъемлемой и долговременной составляющей любой стратегии, направленной на сокращение количества гибели и травм людей на дорогах в результате вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Рисунок 3.8. Как сделать идею актуальной – плакат из Папуа Новая Гвинея



Таблица 3.8 Компоненты информационной кампании

Компоненты кампании	Повод для рассмотрения
Реклама на телевидении	Доступ к широкой целевой аудитории. Краткое и лаконичное донесение основных идей. Визуальное и звуковое восприятие информации. Не подходит для подробного информирования об идеях кампании.
Реклама на радио	Доступ к широкой целевой аудитории. Краткое и лаконичное донесение идей. Возможность донесения идей по радио, например, во время управления автомобилем. Звуковое восприятие информации.
Реклама в прессе	Доступ к широкой целевой аудитории. Краткое и лаконичное донесение идей. Используется как ссылка на информационные репортажи в СМИ. Ограничена уровнем грамотности аудитории. Может служить основой для устной передачи информации.
Уличная реклама, например, дорожные знаки, такси, полицейские машины, автобусы	Краткое информационное воздействие на аудиторию во время дорожного движения. Может оказывать воздействие на целый ряд участников дорожного движения. Может укрепить и расширить образы, представляемые в телевидении и прессе.
Запуск проекта	Информирование широких кругов общественности, внимание со стороны государственных органов управления, независимых СМИ. Возможность двусторонней коммуникации на брифингах с журналистами. Может служить основой для устной передачи информации.

Серия мероприятий по связям с общественностью	Более детальные разъяснения инициативы. Подробный анализ. Общественное доверие. Возможность участия номинальных руководителей кампании, привязки к общественным мероприятиям и встречам с населением. Обеспечивает возможность участия на местном уровне, а также «локализации» идей кампании.
Интервью, презентации и публикации в СМИ	Детальные разъяснения инициативы. Общественное доверие. Возможность участия номинальных руководителей кампании. Двусторонняя коммуникация.
Комплекс мероприятий, осуществляемых на региональном или местном уровнях	Поддержка регионального сотрудничества, региональных мероприятий в СМИ и мероприятий по связям с общественностью. Возможность локализации проблем и представления местных номинальных руководителей. Основа информации для встреч с общественностью или с сельским населением.
Мероприятия, запланированные и финансируемые для работы в местных населенных пунктах	Предоставление информации в поддержку непрерывного освещения событий местными СМИ. Позволяет обеспечить локальное отслеживание проблем и поддержку на местном уровне.
Спонсорская поддержка спортивных и культурных мероприятий	Хорошо подходит для позиционирования и рекламы кампании. Открытый доступ к высококвалифицированному и заслуживающему полное доверие персоналу. Связь с конкретной проблемой безопасности дорожного движения может оказаться непрочной, если не будет должным образом продумана.
Информирование о предпринимаемых правоприменительных санкциях	Повышение эффекта удерживания от правонарушения с целью достижения краткосрочного изменения в поведении. Мощное воздействие на непосредственный стиль поведения, при условии, что уровень правоприменения достаточен для признания его населением.
Интервью с ключевыми фигурами: сотрудниками полиции, знаменитостями и религиозными деятелями	Возможность для участия номинальных руководителей кампании. Создание доверия к кампании. Возможность двусторонней коммуникации.
Общественные или школьные рекламные мероприятия	Повышение интереса населения/целевой аудитории. Возможность укрепления позитивных форм поведения. Привязка к школьной программе: обучение детей вопросам безопасности дорожного движения. Возможность через детей оказывать влияние на поведение родителей (может иметь слабое воздействие, если культура общества не поддерживает формы активного поведения детей).

БЛОК 3.11. ДУМАЙ! Комплексная информационная кампания (Великобритания)

Телевизионный рекламный ролик «Авария» был запущен в рамках английской информационной кампании «ДУМАЙ!» в 2004 году. Он предупреждал о том, что оказаться за рулем под воздействием алкоголя легче, чем кажется на первый взгляд, и поддерживал стратегию «просто скажи нет».

В ролике показаны трое мужчин, которые решили встретиться после работы и выпить спиртного в тихом пабе. Один из мужчин пошел по второму кругу, а наш «герой» пытается уклониться, поскольку он «за рулем». Однако он быстро сдаётся, утешая себя мыслью, что «это всего лишь две рюмки». Ролик подчеркивает точное время принятия решения и показывает последствия этой второй выпитой рюмки. Он также поднимает вопрос о том, что вы становитесь нетрезвым водителем в пабе, а не за рулем в дороге.

В рамках данной комплексной кампании были также разработаны рекламный ролик для радио, буклеты и плакаты. В ролике, передаваемом по государственному радио, акцент делался на том моменте в пабе, когда мы решаем, остаться ли и выпить еще одну рюмку или нет.

Буклеты и плакаты поддерживают идею сообщений, передаваемых по телевидению и радио, и укрепляют мысль о том, что невозможно определить свою норму алкоголя, поэтому не следует рисковать, гадая, сколько можно выпить.

Более подробная информация представлена на сайте:

www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/drinkdrive/drinkdrive.htm

Сроки проведения информационной кампании по отношению к законодательным и правоприменительным мерам

Планирование сроков проведения информационной кампании относительно сроков принятия соответствующих мер, например, изменений в законодательстве и полицейских правоприменительных мероприятий, являются важным фактором успешного изменения стиля поведения на дороге в целом.

Как правило, люди с большей охотой изменяют свое поведение, если это означает соблюдение закона, а не просто побуждение делать что-либо, что «имеет смысл». Примером является опыт Великобритании в области использования ремней безопасности. После долгих лет «убедительной» рекламы, результатом которой стали лишь ограниченные изменения в поведении, были внесены изменения в закон, в соответствии с которыми использование ремней безопасности стало обязательным. В результате таких законодательных изменений уровень использования ремней безопасности в Великобритании поднялся с самого низкого до самого высокого в Европе.

Аналогичным образом, важно обнародовать либо посредством кампаний, либо в СМИ, любые изменения в правоприменительной деятельности (как правило, ее расширении или ужесточении). Заметные и частые правоприменительные меры позволяют убедить широкую общественность соблюдать законы о вождении в состоянии алкогольного опьянения, а не просто ловить правонарушителей. Таким образом, информирование общества о правоприменительных мерах может удерживать людей от нарушения закона, за которое последует наказание.

Долговременные и устойчивые изменения в сознании общества и поведении водителей (особенно управления ТС в состоянии алкогольного опьянения), как правило, не происходят легко или быстро.

Мониторинг изменения общественного мнения

Преобладающее общественное мнение о рисках и моральных аспектах некоторых форм поведения (например, вождение в состоянии алкогольного опьянения), а также уровень контроля за повседневными видами деятельности, который люди готовы принять, влияют на выбор приемлемых мер противодействия и позволяют понять, какие идеи будут поняты и приняты обществом и какие барьеры существуют на пути изменений. Поэтому важно извлекать уроки из проводимого мониторинга и оценок с целью улучшения качества и потенциала будущих кампаний.

Характер мониторинга может быть как официальным, так и не официальным, и на его проведение не обязательно затрачивать большие средства. Вариантами мониторинга могут быть следующие.

- **Опрос общественного мнения**

Официальные регулярные опросы, составленные с использованием одних и тех же или очень похожих вопросов (в ходе проведения нескольких опросов это позволит выявить тенденции в общественном мнении).

- **Мониторинг СМИ**

Вопросы, обсуждаемые со слушателями радиостанций, в телевизионных программах, в письмах в редакцию или передовицах газет, – потенциальные источники мониторинга. Однако в странах, где средства массовой информации жестко контролируются, с помощью данного подхода выявить реальное общественное мнение невозможно, в связи с чем потребуется использование других методов.

- **Опрос мнения заинтересованных сторон**

В случае аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, основные заинтересованные стороны могут долго контактировать с общественностью, и к их прогнозам относительно общественного мнения также следует прислушиваться. К заинтересованным сторонам относятся неправительственные организации, алкогольная промышленность, предприятия, изготавливающие приборы для определения степени алкогольного опьянения, органы здравоохранения, медицинские работники, предприятия торговли спиртными напитками, владельцы ресторанов и агентств по организации праздников.

Имеется множество примеров проведения масштабных опросов общественного мнения, используемых для выявления отношения общества к различным аспектам вопроса управления транспортными средствами, включая проблему вождения в состоянии алкогольного опьянения (16). К ним относятся: Опрос общественного мнения (Австралия), Национальное исследование отношения к вождению в состоянии алкогольного опьянения и сопутствующим формам поведения (США), а также Опрос общественного мнения в отношении дорожно-транспортных рисков в Европе.

Краткое описание социальных маркетинговых и общественных информационных кампаний

Социальный маркетинг и общественное просвещение по вопросам вождения в нетрезвом состоянии являются важными элементами любой программы, направленной на снижения количества случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения.

- Наиболее эффективные кампании предусматривают проведение общественного маркетинга и просвещения с целью повышения осведомленности населения о законодательстве, в частности, после внесения в него изменений.
- Задачи и целевая группа кампании, проводимой в СМИ, должны быть ясно обозначены.
- С целью разработки идей и информационных материалов кампании следует воспользоваться услугами специалистов по рекламе и связям с общественностью.
- Все идеи и материалы кампании должны пройти апробацию на рынке.
- Кампания в СМИ должна планироваться в тесной связи с законодательными изменениями и мероприятиями по ужесточению правоприменительных санкций, чтобы информировать население об изменениях и удерживать его от вождения в состоянии алкогольного опьянения.

- Воздействие средств массовой информации на мнения и поведение участников дорожного движения подлежит тщательному мониторингу и оценке. Всемирный банк предоставляет информацию по вопросам к размышлению при планировании кампаний (17). Дополнительная информация по разработке кампаний в сфере дорожной безопасности также имеется в наличии (18).

3.5 Нововведения с участием общественности

Вмешательство местного сообщества в решение проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения может стать эффективным средством как информирования общественности о рисках, связанных с вождением в нетрезвом виде, так и предотвращения возникновения таких случаев. Подобные вмешательства крайне разнообразны и многие из них еще не получили должной оценки. Типы вмешательств могут варьироваться в зависимости от деятельности неправительственных организаций, созданных специально для предотвращения вождения в состоянии алкогольного опьянения (например, Матери против пьянства за рулем, см. раздел 3.2), до программ, реализуемых работодателями, школами, пунктами продажи алкоголя (например, обучение продавцов), а также программ, разработанных специально для водителей.

Ответственные работодатели

Наметилась положительная тенденция, в соответствии с которой все большее число работодателей, имеющих обширный автомобильный парк и штат водителей, устанавливающих внутренние правила для персонала с целью повышения безопасности дорожного движения. Эта ответственность носит не только социальный характер, но также дает непосредственную коммерческую выгоду работодателям, персонал которых проходит обучение и несет ответственность за дорогостоящую технику, ценные, а иногда и опасные грузы, а также жизни других людей. Абсолютный запрет на употребление алкоголя при управлении транспортным средством (нулевой уровень КАК) вводится во многих компаниях. Нарушение подобных внутренних правил безопасности может привести к увольнению.

Доля транспортных средств, которыми управляют профессиональные водители, часто высока в странах с низким и средним уровнем доходов. Эффективной стратегией представляется работа с владельцами автопарков по введению – в обязательном или добровольном порядке – нормативов и правил, подлежащих исполнению в рамках условий занятости в их организациях.

БЛОК 3.12. Водители коммерческого автотранспорта и дорожно-транспортный травматизм (Гана)

В 1999 году была определена доля дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческого автотранспорта в Гане (19). Кроме того, в ходе опроса общественного мнения и дискуссий фокус-групп была выполнена оценка информированности, взглядов и методов вождения водителей коммерческого автотранспорта применительно к проблеме безопасности дорожного движения.

В ходе исследования было установлено, что в 81% аварий из 122 за прошедший год фигурировали водители коммерческого автотранспорта, в основном автобусов (40%) и такси (24%). Доля участия коммерческого автотранспорта была одинакова как в случаях автомобильных аварий (81%), так и в случаях получения травм пешеходами (82%). Однако доля детей, ставших участниками ДТП по вине водителей коммерческого

автотранспорта, была особенно высока (95%), по сравнению с травматизмом взрослых людей (79%). Опросы фокус-групп показали, что большинство водителей коммерческого автотранспорта считают, что можно было бы предпринять ряд действий по снижению риска ДТП, включая отказ от алкоголя. Однако эти сведения не были использованы в полной мере (19).

Программа и мероприятия по профилактике употребления алкоголя на рабочем месте (Индия)

Программа по профилактике употребления алкоголя на рабочем месте была инициирована Дорожно-транспортной корпорацией индийского штата Карнатака с целью улучшения ситуации в сфере безопасности дорожного движения в штате. Корпорация отвечает за автобусное сообщение на юге штата и за все автобусное сообщение между штатами и городами.

Цели проекта включают повышение уровня социального обеспечения работников, производительности, а также предотвращение несчастных случаев на рабочем месте.

Программа включает информационные и образовательные мероприятия, направленные на искоренение проблемы пьянства за рулем и запрещение употребления алкоголя на рабочем месте. Данная политика распространяется не только на водителей, но и на всех служащих и менеджеров корпорации. На следующем этапе программы планируется начать использование на автобусных станциях приборов для определения паров алкоголя в выдыхаемом воздухе водителей, заступающих на смену.

Воздействие на нарушителей корпоративной политики, совершивших первый проступок, осуществляется за счет компании; повторные правонарушители проходят курс воздействия за свой счет, лица, уличенные в правонарушении третий раз, подвергаются дисциплинарному взысканию вплоть до увольнения.

Стратегии в рамках программы сгруппированы в три «зоны» — красную, желтую и зеленую. В красной зоне активности акцент делается на отдельных сотрудниках, а далее осуществляется постепенный переход к зеленой зоне, в которой большее внимание уделяется стратегиям во всей организации.

Корпоративные оценки говорят о снижении числа аварий более чем на 20% в период 1997-2000 гг., а также об увеличении производительности и доходности корпорации.

Дежурный водитель и программы транспортного обслуживания

Дежурный водитель – это человек в группе людей, распивающих спиртные напитки на каком-либо мероприятии/в заведении, который обещает не употреблять алкоголь, чтобы затем развезти других по домам на своей машине. В некоторых странах владельцы таких заведений предлагают дежурным водителям безалкогольные напитки для поощрения безопасного возвращения их клиентов домой.

БЛОК 3.13. Кампания «Боб» (Бельгия)

В 1995 г. в Бельгии стартовала кампания «Боб», направленная на повышение осведомленности населения о рисках, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Что особенно важно, кампания освещала преимущества назначения дежурного водителя («Боба»).

В кампании участвуют несколько государственных департаментов, полиция и компании частного сектора. Помимо распространения общей информации о проблеме вождения в состоянии алкогольного опьянения, кампания предусматривает усиление полицейского наблюдения, особенно в период Рождества и Нового года.

Через несколько недель со дня запуска кампании ВОВ каждые 4 из 5 бельгийцев знали о ее проведении. Сегодня 97% населения Бельгии знают о кампании, которая превратилась уже в некий символ борьбы с употреблением алкоголя за рулем.

Идея была подхвачена другими европейскими странами, включая Нидерланды, Люксембург, Францию и Грецию, и адаптирована в зависимости от собственных потребностей.

В настоящее время более 37% бельгийских водителей утверждают, что их просили выполнить функцию дежурного водителя, 34% выполняли подобную функцию, а 46% пользовались услугами дежурных водителей и благополучно добирались домой.

Согласно официальным цифрам, кампания ВОВ положила начало изменению в сознании общества. Сегодня 80% населения европейских государств считает неприемлемым вождение транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения.

В рамках **программ транспортного обслуживания** предоставляются услуги перевозки людям, которые употребили алкоголь и которые в противном случае могли бы сесть за руль.

Для решения данной проблемы во многих городах Соединенных Штатов Америки начали появляться многочисленные коммерческие службы, занимающиеся подобными перевозками. Первой такой службой стала компания «Найтрайдерз Инкорпорейтед». Эта служба нанимала водителей, имеющих складные скутеры с приводным двигателем. Водители довозили клиентов до дома, управляя их собственными автомобилями, при этом скутер убирался в багажник автомобиля клиента. По прибытии в место назначения водитель получал оплату, раскладывал скутер и ехал к следующему клиенту.

Ответственность продавцов

В ряде судебных округов предприятия розничной торговли алкоголем несут ответственность за ущерб, нанесенный взрослыми или несовершеннолетними лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, которым они продали алкогольную продукцию. В ряде случаев эта ответственность распространяется также и на ущерб, нанесенный этими самим себе. Имеющиеся данные подтверждают, что подобные законодательные меры могут существенно снизить количество случаев управления ТС в состоянии алкогольного опьянения (20).

Законопроекты в сфере ответственной продажи и сервировки алкогольных напитков в целом направлены на снижение продажи алкоголя несовершеннолетним и лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Законопроекты в сфере ответственной продажи и сервировки алкогольных напитков могут распространяться на предприятия, которые продают алкоголь, потребляемый как на месте, так и за пределами предприятия, и должны предусматривать политику, способствующую тому, чтобы:

- продавцы алкогольных напитков были не младше 21 года;
- персонал заведения был осведомлен о юридической ответственности;
- персонал заведения был осведомлен о политике заведения и о последствиях в случае ее нарушения;
- проверялся возраст всех клиентов, которым на вид младше 30 лет;
- осуществлялось руководство и обучение правильному обслуживанию;
- розничные предприятия инициировали проверки и обеспечивали соблюдение законодательства (21).

В большинстве «программ ответственного обслуживания» имеется положение, согласно которому необходимо просить потенциального клиента предъявить официальный документ, подтверждающий личность, во избежание продажи алкоголя несовершеннолетним. Продавцы заведений, торгующих алкогольными напитками, должны иметь представление о разумном употреблении алкоголя, и не поощрять избыточное пьянство, а также избегать провоцирующих употребление алкоголя предложений (таких, как бесплатная выпивка, время скидок или алкогольные состязания). Продавцы должны уметь убедить своих клиентов не садиться за руль в состоянии алкогольного опьянения. Владелец лицензии на продажу алкоголя должен обеспечить наличие безалкогольных напитков, легко доступных для клиентов, предпочитающих не употреблять спиртные напитки.

3.6 Технические меры противодействия

Правоприменительная и просветительская деятельность обычно является доминирующей при решении проблемы вождения в нетрезвом состоянии, однако некоторые технические меры воздействия могут быть также очень полезны для профилактики ДТП с участием водителей в состоянии алкогольного опьянения.

Водители автомобилей/двухколесных транспортных средств

Большинство дорожных технических мер, принимаемых с целью уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, могут быть разделены на две группы. **Снижение уровня опасности дорожных обочин** позволит снизить тяжесть аварий, а **более наглядное представление информации** в условиях дорожного движения позволит снизить риск ДТП в целом.

Снижение уровня опасности дорожных обочин

Значительная часть аварий, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, представляет собой ситуацию, когда транспортное средство оказывается за пределами дорожного полотна и врежется в какое-либо препятствие. Такие аварии будут иметь наибольшую степень тяжести при столкновении с неподвижными предметами на обочине дороги – деревьями или электрическими столбами. По существу, меры по перемещению, ограждению или удалению закрепленных придорожных объектов там, где с высокой степенью вероятности происходят аварии, связанные с вождением в состоянии алкогольного опьянения, должны оказывать положительное воздействие на тяжесть таких аварий.

Более наглядное представление информации в условиях дорожного движения

Алкоголь негативно воздействует на визуальные, перцептивные и когнитивные способности человека, поэтому предоставление четкой информации является важной составляющей в деле повышения способностей управления транспортным средством (а следовательно, снижения риска столкновения) водителей, находящихся в нетрезвом состоянии.

Некоторые меры, позволяющие наглядно представить информацию, заключаются в нанесении более качественной разметки в районах изгиба дороги, звукотактильных полос по краям дорожного полотна. Проведенные в Австралии практические эксперименты (22) показали, что из девяти форм разметки, протестированных водителями с уровнем КАК 0,05, наиболее эффективными оказались линии в виде шеврона. Было установлено, что подобные

линии помогали водителям вписываться в повороты. Кроме того, использование широкой разметочной линии по краям дорожного полотна позволяло снизить случаи отклонения автомобиля к краю дороги, что очень типично для вождения в состоянии алкогольного опьянения. Следовательно, «оптимальной» разметкой можно считать сочетание линий в виде шеврона и широкой разметочной линии по краям полотна дороги.

Учитывая притупление физических и когнитивных функций у нетрезвых водителей, важно также добиваться того, чтобы геометрия дороги и разметка были максимально согласованными.

Пешеходы

Несмотря на то что в настоящем руководстве проблема пешеходов, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, подробно не рассматривается, данная группа участников дорожного движения подвержена высокому риску получения травм и летальных исходов в результате аварий, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов. По этой причине ниже приводится ряд мер, которые, как было доказано, являются эффективным средством снижения аварийности на дорогах с участием всех пешеходов.

Большее ограничение скорости движения

Ограничение скорости движения в ряде случаев потенциально повысит безопасность пешеходов, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Перерывы в движении транспорта, движущегося с более низкой скоростью, легче фиксируются нетрезвыми пешеходами. Водители, движущиеся с более низкой скоростью, имеют больше шансов избежать столкновения с пешеходами, а в случае столкновения степень тяжести полученных пешеходами травм будет снижена.

Пешеходное ограждение

Пешеходное ограждение может быть полезным средством повышения безопасности пешеходов, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, поскольку устраняет необходимость принятия решения пешеходом относительно того, где ему переходить дорогу. Установка пешеходного ограждения наиболее актуальна в тех местах, где велика вероятность неожиданного выхода пешеходов на проезжую часть либо перехода дороги в неполюженном месте, например вблизи заведений, в которых разрешена торговля спиртными напитками.

Островки безопасности и разделительные полосы

Островки безопасности и разделительные полосы могут облегчить переход дороги нетрезвым пешеходам путем поэтапного ее перехода. Выступающие кромки тротуара также повышают безопасность нетрезвых пешеходов, сокращая расстояние перехода, а также пространство, в пределах которого пешеход подвержен риску столкновения с транспортным средством. Несмотря на то что такие удобства привлекают пешеходов и обычно с охотой используются ими для перехода дороги, нетрезвые пешеходы с большей вероятностью не захотят отклоняться от намеченного маршрута и использовать подобные выступающие кромки тротуара. В связи с этим эффективность островков безопасности и выступающих кромок

тротуара будет зависеть от того, расположены ли они в месте, где такие пешеходы будут переходить дорогу.

Освещение

Поскольку большинство аварий с участием нетрезвых пешеходов случается в ночное время суток, хорошее освещение улиц имеет большое значение для снижения численности подобных инцидентов. При хорошем освещении водитель может заметить нетрезвых пешеходов на более дальнем расстоянии, что, безусловно, повышает безопасность последних. Оно помогает также (не всегда) обращать внимание нетрезвых пешеходов на специально оборудованные места перехода дороги и снижает вероятность спотыкания или падения. Несмотря на относительно высокие затраты, в некоторых случаях плату за освещение улиц можно переложить на частный сектор, предоставив частным компаниям ряд социальных льгот.

ПРИМЕЧАНИЕ

Проект освещения улиц в городе Вайттривер (Аризона, США)

В одном из судебных округов американского штата Аризона действовал проект освещения улиц, направленный на снижение травматизма среди пешеходов и особенно среди пешеходов, находящихся в состоянии алкогольного опьянения (23). В течение пятилетнего периода до установки дополнительного освещения на 1,8 км отрезке автострады было зарегистрировано 15 аварий с участием пешеходов, и всего три подобных аварии в следующие пять лет после установки дополнительного освещения.

Результаты анализа рентабельности проекта показали, что установка 28 уличных фонарей вдоль участка автострады позволила сократить число аварий с участием пешеходов в среднем на 2,5 в год, при этом коэффициент отношения дохода к издержкам составил 10.

Пешеходные переходы

Безопасность переходов, не оснащенных специальными знаками, и пешеходных переходов для нетрезвых пешеходов также вызывает сомнения. Пешеход, находящийся в состоянии алкогольного опьянения, вряд ли станет отклоняться от намеченного маршрута, чтобы воспользоваться специальным местом для перехода дороги. Пересечение дороги на участках, прилегающих к пешеходному переходу, может даже увеличить его риск быть сбитым автомобилем. Водители обязаны уступать дорогу пешеходам, пересекающим пешеходный переход.

Кнопка перехода на светофоре у пешеходного перехода

Переход по светофору или светофорному сигналу на пешеходном переходе облегчает задачу перехода дороги в связи с отсутствием необходимости выбора момента, когда пройдет транспорт. Однако нетрезвым пешеходам приходится решать, воспользоваться ли им данным переходом, поскольку для этого нужно нажать на кнопку сигнала и ждать, когда загорится сигнал перехода.

3.7 Оказание соответствующей медицинской помощи

3.7.1 Организация и планирование деятельности травматологических служб

Первичное предупреждение смертности и травматизма, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, безусловно, является первоочередной задачей. В случае, если авария все же случилась, многие жизни можно спасти, своевременно оказав должную медицинскую помощь. Это особенно актуально для развивающихся стран, где очень высока смертность от травм, потенциально поддающихся лечению.

3.7.2 Оказание помощи лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, непосредственно на месте аварии

Специалисты экстренных служб говорят о том, что нетрезвые водители, пострадавшие в дорожной аварии, создают дополнительные риски и проблемы для спасательных и медицинских служб.

Пострадавшие в любом случае имеют право на качественную медицинскую помощь, которая должна оказываться профессионально и беспристрастно. Помимо обычного обследования на предмет выявления травм и повреждений, пострадавших следует осматривать также на наличие признаков и симптомов употребления алкоголя. Оказание медицинской помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, осуществляется с большими трудностями, если они находятся в состоянии алкогольного опьянения.

Осуществление контроля на месте аварии

- Пострадавшие, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения, как правило, более агрессивны, отказываются делать то, что им говорят, и с трудом поддаются управлению.
- Оставаясь в мобильном состоянии, они могут мешать спасательной группе, пытаясь помогать другим пострадавшим, находящимся в транспортном средстве.
- В исключительных случаях медицинскому персоналу может потребоваться покинуть место ДТП и предоставить возможность полиции восстановить контроль над ситуацией.

Осмотр пострадавших/диагностирование

- Алкоголь может снижать болевые реакции, симптомы которых очень важны для выявления повреждения позвоночника или предполагаемых травм головы.
- Алкогольная интоксикация способствует снижению неврологических реакций; часто невозможно клинически исключить серьезное позвоночное повреждение или травму головы, что приводит к необходимости дополнительного обследования или длительной диагностики в условиях больничного стационара.

- Алкоголь может воздействовать на точную постановку диагноза и историю болезни, например, при высоком давлении, аллергии, непереносимости лекарств, приеме медицинских препаратов и заболевании диабетом, также может изменять некоторые физиологические реакции.

Усугубление травматической ситуации

- Существует высокая вероятность дальнейшего самотравмирования пострадавших, находящихся в состоянии алкогольного опьянения и не контролирующих свои действия. Серьезные повреждения могут быть усугублены, например, риск повреждения позвоночника при уже имеющихся трещинах в позвонках в случае, когда нетрезвые пациенты игнорируют требования оставаться в неподвижном состоянии.
- Часто пострадавшие не желают оставаться в неподвижном или спокойном состоянии во время обычных процедур.
- У нетрезвого пострадавшего существует вероятность возникновения рвоты.

Следует отметить, что нетрезвые пострадавшие с большей вероятностью откажутся пройти проверку на алкоголь в выдыхаемом воздухе на месте аварии или сдать анализ крови в больнице, пытаясь уклониться от законодательных требований по предоставлению доказательства вины. В подобной ситуации за уклонение от проверки/анализа должны предусматриваться штрафные санкции, четко прописанные в законодательстве. В странах, где сдача анализа крови в больнице не является обязательной, работникам правопорядка и медицинскому персоналу следует помнить о том, что некоторые нетрезвые водители умышленно преувеличивают степень полученных ими травм или просто симулируют травмы с тем, чтобы укрыться в больнице или другом медицинском учреждении от ареста или судебного преследования.

Важно оценить проблемы, с которыми могут столкнуться медицинские работники и специалисты спасательной службы. Политика и процедуры должны четко определять процессы и полномочия, необходимые для предоставления эффективной медицинской помощи и обеспечения безопасной эвакуации. Курс обучения навыкам взаимодействия с пациентами в состоянии алкогольного опьянения может быть включен в программу регулярного обучения методам обращения с агрессивными и буйными лицами.

БЛОК 3.14. Обеспечение готовности экстренных медицинских служб

Создание системы экстренной медицинской службы может оказаться невыполнимой задачей для многих стран, однако альтернативный комплекс мероприятий по оказанию помощи на месте аварии вполне может быть разработан.

Оказание помощи при травмах как на месте ДТП, так и в условиях больничного стационара требует быстрой и умелой работы обученного персонала, наличия соответствующих медикаментов и оборудования. Было установлено, что при использовании хорошо отлаженных систем оказания помощи при травмах, смертность пациентов снижается до 15-20%, а число предотвращаемых смертельных случаев сокращается более чем на 50%.

В нескольких последних публикациях рассматриваются технические вопросы усовершенствования травматологических служб. Настоятельно рекомендуются две из них, опубликованные Всемирной организацией здравоохранения: *Руководство для травматологических служб (24)* и *Системы оказания первой помощи на местах (25)*.

Первая помощь на местах

Оказание первой помощи на местах является важным этапом деятельности по снижению смертности на дорогах. Уровень оказываемой помощи будет зависеть от наличия служб экстренного реагирования.

Ситуация, когда официальные экстренные медицинские службы не существуют

«Официальная» система экстренной медицинской службы, как правило, предусматривает наличие амбулаторных машин «скорой помощи» и квалифицированного персонала, работающего под определенным надзором, а также сети коммуникаций. В случае отсутствия официальных систем экстренной медицинской службы, государственные органы должны принять альтернативные меры по оказанию медицинской помощи на местах. Подобные службы могут быть созданы на базе уже имеющихся неофициальных систем и на базе ресурсов служб охраны общественного порядка, например, посредством обучения членов данных структур навыкам оказания первой помощи. Необходимо также изучать возможность создания официальных систем экстренной медицинской службы в городских районах и вдоль крупных междугородних автострад.

Укрепление существующих систем экстренной медицинской службы

В ряде случаев можно укрепить многие уже существующие системы экстренной медицинской службы, например, посредством учреждения регулятивного органа, контролирующего соблюдение минимальных стандартов по оказанию своевременной, качественной и беспристрастной медицинской помощи на местах. Укрепления подобных систем можно также добиваться путем оптимизации каналов связи между пунктами приема звонков (например, центрами аварийного реагирования) и пунктами выезда машин «скорой помощи», а также между различными службами скорой помощи; путем должной регистрации лиц, получивших помощь в службах экстренной медицинской помощи с тем, чтобы контролировать и улучшать ее качество.

Экстренные травматологические службы

Усовершенствование работы травматологических служб совсем не обязательно подразумевает приобретение дорогостоящего, высокотехнологичного оборудования. Многого можно добиться всего лишь путем устойчивого и разумного планирования и организации.

Экстренные травматологические службы и необходимые им ресурсы могут быть усовершенствованы несколькими путями, включая оценку требований к оказанию экстренной помощи, обучение оказанию помощи при травмах, реализацию программ повышения качества, касающихся всех аспектов травматологических служб, а также инспектирование учреждений, предоставляющих услуги по оказанию первой помощи при травмах (24).

Реабилитация

Впоследствии многие из пострадавших становятся в той или иной степени физически недееспособными. Значительное количество этих последствий можно было бы избежать или смягчить при усовершенствовании служб реабилитации. Восстановление трудоспособности после травм, полученных в авариях, является неотъемлемым звеном в процессе оказания помощи при травмах и требует усовершенствования посредством проведения тщательной оценки потребностей систем посттравматической реабилитации, а также расширения национальных реабилитационных программ. Работа служб реабилитации может быть улучшена путем включения в здравоохранительную политику страны рекомендаций, установленных Резолюцией Всемирной ассамблеи здравоохранения (WHA58.23), а также рекомендаций по реабилитации, изложенных в «Руководстве для травматологических служб» (24).

Краткий обзор

- Противодействие вождению в состоянии алкогольного опьянения требует комплексного и многопланового подхода, объединяющего законодательные и правоприменительные меры, общественное просвещение и социальный маркетинг. Необходимо также привлекать широкий круг заинтересованных сторон, включая тех, кто первоначально являлся противником данной программы.
- Необходимо принятие соответствующего законодательства, позволяющего применять оборудование для проверки КПАВВ в условиях дороги и использовать результаты таких проверок в качестве доказательной базы.
- В настоящее время уже существует несколько приборов, позволяющих осуществлять проверку КПАВВ в условиях дороги. Подобное оборудование облегчает реализацию правоприменительных мер в отношении законов о вождении в состоянии алкогольного опьянения; в ряде стран результаты анализов принимаются на рассмотрение судом.
- Официально допустимый уровень КАК варьируется от 0,00 до 0,08 г/100 мл. Европейская Комиссия рекомендует уровень, равный 0,05.
- Правоприменительные меры должны приниматься разумно и способствовать пониманию водителями того, что они могут быть подвергнуты проверке в любое время и в любом месте.
- Информационные кампании должны включать, рекламу в средствах массовой информации, а также мероприятия по запуску программ.
- Кампании могут передавать информацию, убеждать людей изменить свое поведение, воздействовать на их взгляды, а также убеждать руководство различных учреждений задуматься о своем вкладе в обеспечение безопасности дорожного движения. Однако подобные кампании не являются самодостаточными и должны использоваться лишь как часть стратегии, включающей строгие меры контроля за соблюдением правил дорожного движения.
- Для изменения поведения общества и его отношения к проблеме вождения в состоянии алкогольного опьянения требуется длительное время.
- Персонал экстренного реагирования может столкнуться с дополнительными трудностями при оказании помощи нетрезвым пострадавшим после аварии.

ССЫЛКИ

1. Boonsiripunth M. *Reducing impaired driving/riding: a case study of the two provinces in Thailand*. Paper presented at the 3rd GRSP ASEAN Seminar Series, Gearing Up for Action, GRSP, Bangkok, Thailand, March 16—19 2003.
2. Shopper D, Lormand JD, Waxweiler R, eds. *Developing policies to prevent injuries and violence: guidelines for policy-makers and planners*. Geneva, World Health Organization, 2006.
3. Elvik R. Quantified road safety targets — a useful tool for policy making? *Accident Analysis and Prevention*, 1993, 25:569—583.
4. Peden M et al., eds. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004.
5. Rehm J et al., Chapter 47. Alcohol. In: Jamieson DT, Breman JG, Measham AR, et al (eds). *Disease control priorities in developing countries* (second edition). New York, Oxford University Press, 2006, pp. 887—906.
6. ICAP 2002, *Blood alcohol concentration limits worldwide*, ICAP report 11, International Centre for Alcohol Policies, Washington D.C.
7. Shults RA et al. Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001, 21:66—88.
8. Wagenaar A et al. Lowered legal blood alcohol limits for young drivers: effects on drinking, driving, and driving-after-drinking behaviors in 30 States. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001, 91: 801—804.
9. Zwerling C et al. Evaluation of the effectiveness of low blood alcohol concentration laws for younger drivers. *American Journal of Preventive Medicine*, 1999, 16 (No.1:-76—80.
10. Grube JW, Stewart K. Preventing impaired driving using alcohol policy. *Traffic Injury Prevention*, 2004, 5:199—207.
11. European drivers and road risk — SARTRE 3. Arcueil, France, 2004. (<http://sartre.inrets.fr/english/sartre3E/Booklets/english/Page12.htm>, accessed 25 January 2007)
12. Dunbar JA, Penttila A, Pikkarainen J. Drinking and driving: success of random breath testing in Finland. *British Medical Journal*, 1987, 295:101—103.
13. Homel R. *Policing and punishing the drinking driver: A study of general and specific deterrence*. New York, NY, Springer-Verlag, 1988.
14. Voas RB et al. Controlling impaired driving through vehicle programs: an overview. *Traffic Injury Prevention*, 2004, 5:292—298.
15. Ferguson M et al. *Drink driving rehabilitation. The present context*. Brisbane, Queensland, Queensland University of Technology: Centre for Accident Research and Road Safety, 1999 (Report CR184).
16. Huang B, Preston J. Road Users' Attitudes and Behaviour: Compendium of Survey Contents (unpublished report). 2004, Oxford, UK. University of Oxford, Transport Studies Unit 2004.
17. The design and evaluation of road safety publicity programmes. (www.worldbank.org/transport/roads/saf_docs/campaign.pdf , accessed 25 January 2007)
18. Elliott B. *Effective road safety campaigns: a practical handbook*. Canberra, ACT, Federal Office of Road Safety, 1989 (Report CR80).
19. Mock C, Amegashie J, Darteh K. Role of commercial drivers in motor vehicle related injuries in Ghana. *Injury Prevention*, 1999, 5:268—277.
20. Grube and Stewart, Preventing impaired driving using alcohol policy. *Traffic Injury Prevention*, 2004, 5:199—207.

21. Toomey TL et al. Qualitative assessment of training programs for alcohol servers and establishment managers. *Public Health Reports*, 1998, 113:162—169.
22. Johnston IR. *The effects of roadway delineation on curve negotiation by both sober and drinking drivers*. Melbourne, Victoria, Australian Road Research Board, 1983 (Report ARR 128).
23. Zaloshnja E et al. Savings from four transport safety efforts in native America. *Annual Proceedings of the Association for the Advancement of Automotive Medicine*, 2000, 4:349—363.
24. Mock C J, Lormand, et al. 2004, *Guidelines for essential trauma care*, Geneva.
25. Sasser S, Varghese M et al. 2005, *Prehospital Trauma Care Systems*. Geneva, World Health Organization.

КАК ОЦЕНИВАТЬ ПРОГРАММУ

4.1	Планирование оценки	150
4.1.1	Цели оценки	151
4.1.2	Типы оценки	151
4.2	Выбор методов оценки	152
4.2.1	Типы исследования для формативной оценки и оценки процесса	153
4.2.2	Типы исследований для оценок воздействия и результатов	153
4.2.3	Выбор показателей деятельности	156
4.2.4	Проведение экономической оценки программы	158
4.2.5	Определение объема выборки	159
4.3	Распространение информации и обратная связь	161
	Краткий обзор	163
	Ссылки	164

Мониторинг и оценка любой программы или нововведения крайне необходимы для определения их эффективности, получения качественных результатов, а также представления убедительных доказательств для дальнейшей поддержки программы. Оценка позволяет не только установить обратную связь по вопросам эффективности программы, но и помогает выяснить ее пригодность для целевой аудитории, выявить проблемы, связанные с ее реализацией и поддержкой, а также любые текущие опасения, требующие рассмотрения в ходе выполнения программы.

В данном модуле рассмотрен процесс разработки и проведения оценки программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Модуль разделен на три основных раздела.

- **4.1 Планирование оценки** – начальная стадия, включает сбор данных в рамках изучения фоновых условий с целью оценки ситуации до начала разработки Программы. Затем на основе собранной информации необходимо определить цели оценки, а также рассмотреть различные виды методов, которые могли бы быть использованы.
- **4.2 Выбор методов оценки.** В данном разделе рассматриваются возможные виды исследований с объяснением преимуществ и недостатков каждого метода. Кроме того, представлены виды показателей деятельности, которые могут быть использованы для количественного определения успешности Программы; кратко описаны методы проведения экономической оценки и представлено руководство по расчету объема выборки.
- **4.3 Распространение информации и обратная связь.** В данном разделе описано, как следует применять результаты оценки на этапах планирования и реализации, а также приведены способы обмена информацией между различными заинтересованными сторонами.

4.1 Планирование оценки

Процесс разработки и реализации программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения был описан в Модуле 3. В ходе работы, предвещающей непосредственное исполнение Программы, необходимо четко определить все ее элементы, чтобы ее реализация осуществлялась согласованно и по стандартным шаблонам.

Важно, чтобы концепция оценки разрабатывалась и реализовывалась параллельно с выполнением предложенной Программы. Таким образом, оценочная работа может выполняться рабочей группой по мере разработки плана действий Программы (см. Модуль 3).

До начала реализации нововведения необходимо собрать данные о базовых показателях, с тем чтобы со временем можно было оценить изменения этих показателей.

Тип проводимой оценки будет зависеть от ряда факторов, в том числе и от целей самой оценки, а также целей Программы. Тип выбранной методологии может также зависеть от ресурсных ограничений.

4.1.1 Цели оценки

Цели Программы определяют наилучшие способы ее оценки, которая может иметь одну или несколько задач. Например, оценка законодательства в сфере вождения в состоянии алкогольного опьянения и программы усиления правоприменительных мер может быть нацелена на определение сокращения количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения. Второстепенные цели могут быть сосредоточены на установлении степени усиления правоприменительных мер, эффективности обучения сотрудников полиции и приемлемости Программы для заинтересованных сторон. В таком случае оценка приобретает многоплановый характер.

Масштабы оценочных мероприятий всегда ограничиваются имеющимися ресурсами, однако следует отметить, что хорошо разработанная простая оценка может быть такой же действенной, как и ее более сложный и дорогостоящий вариант.

4.1.2 Типы оценки

Оценка может иметь несколько форм, из которых одна или более будут пригодными, в зависимости от целей конкретной программы.

Оценка процесса

Данный аспект оценки направлен больше на контроль за исполнением Программы согласно плану, а не на измерение изменений ее результатов. Он заключается в создании списка показателей, которые должны быть измерены в зависимости от целей Программы. Результаты оценки помогут выявить сильные и слабые стороны Программы, а также аспекты, которые можно усовершенствовать.

Например, в процессе оценки кампании в СМИ, направленной на снижения количества случаев управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, следует ответить на приведенные ниже вопросы.

- Были ли продукты кампании (плакаты, рекламные щиты, телевизионные и радиоролики) предварительно протестированы?
- Как часто демонстрировалась реклама кампании?
- Сколько человек видели ее?
- Донесены идеи кампании до целевой группы?
- Предусматривает ли нововведение обеспечение соблюдения законодательства в части, касающейся вождения в состоянии алкогольного опьянения:
 - Применяет ли полиция заметные правоприменительные санкции?
 - Оказывает ли полиция поддержку кампании?
 - Достаточны ли штрафные санкции для изменения поведения водителей?
 - Имеется ли возможность обойти процесс (например, с помощью взяточничества)?

Оценки процесса носят так называемый «формативный» характер. То есть проводимые опросы разработаны таким образом, чтобы вырабатывать меры по улучшению Программы (I). Например, важно установить, отвечает ли реклама, транслируемая по телевидению в

рамках программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения, всем необходимым требованиям: адекватно ли она освещает проблему, отражает ли представленное в рекламе поведение традиции и обычаи употребления алкоголя в том регионе, где будет демонстрироваться реклама?

Оценка воздействия

Данный вид оценки позволяет определить, произошли ли изменения в результате реализации Программы. Воздействие или эффект Программы – это изменение в изучаемой совокупности, вызванное действием Программы (изменение, которое бы не произошло при отсутствии реализации Программы) (1). Например, если Программа предусматривает демонстрацию телевизионной рекламы по проблеме вождения в состоянии алкогольного опьянения, оценка воздействия поможет установить, повлияла ли она на мнение людей. В отличие от оценки процесса, данная форма оценки проводится, как правило, в конце Программы, поскольку акцент сделан на результаты.

Оценка результатов

Данная оценка проводится в целях измерения результатов Программы, т.е. для определения ее успешности (снизилось ли число человек, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, после реализации Программы? Снизилось ли количество аварий, произошедших из-за употребления алкоголя водителем? Снизилось ли число водителей ТС, поступающих в больницы с высоким уровнем КАК?). Оценка результатов является, наверное, наиболее распространенной формой оценки, поскольку дает информацию о фактических изменениях, произошедших под воздействием программы или нововведения.

Национальная администрация безопасности дорожного движения США (NHTSA) (2) разработала руководство по оценке проектов в сфере безопасности дорожного движения, подробно описывающее различные этапы оценки программ по безопасности дорожного движения, начиная от постановки проблемы и заканчивая предоставлением отчетов о результатах.

4.2 Выбор методов оценки

Методы, используемые для каждого типа оценки, могут быть разными. Для разработки того или иного типа оценки используются как количественные, так и качественные методы. Качественные методы могут применяться для формативных оценок и оценок процесса, например фокус-групп, анкет с одним или более вариантами ответов.

Оценки воздействия и результатов могут выполняться с использованием количественных методов. Экспериментальный или квазиэкспериментальный подход для демонстрации изменения результатов (или их отсутствия) является наиболее мощным методом оценки Программы. Использование того или иного метода будет зависеть от целей и бюджета проводимой оценки.

4.2.1 Типы исследования для формативной оценки и оценки процесса

Качественные исследования

Для качественного исследования характерно подробное описание характеристик, случаев и установок для объяснения причин, лежащих в основе разнообразных моделей поведения людей. Конкретные методы включают фокус-группы, подробные интервью или опросы с одним или несколькими вариантами ответов (3, 4). Например, одним из вопросов в рамках формативной оценки кампании в СМИ, направленной на сокращение количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения, может быть: содействует ли решению данной проблемы реклама по телевидению? Фокус-группы создаются для того, чтобы выяснить, является ли, по мнению аудитории, идейное содержание телевизионной рекламы соответствующим. Обратная связь содействует разработке рекламы.

Исследователи в Гане (Западная Африка) провели оценку эффективности телевизионной рекламы по безопасности дорожного движения, в частности, касающейся проблемы превышения скорости и вождения в состоянии алкогольного опьянения (5). Были организованы фокус-группы с участием 50 водителей коммерческого автотранспорта, в которых обсуждались зона действия, ясность и уместность доносимых идей, а также обсуждались предложения по улучшению. В целом рекламные ролики были увидены и поняты большинством участников. Среди возможностей по укреплению идей в сознании аудитории рассматривались использование других средств массовой информации, перевод рекламы на большее количество языков и акцентирование на рекомендуемом поведении.

4.2.2 Типы исследований для оценок воздействия и результатов

Существует хорошо выраженная иерархическая структура типов исследования, направленных на изучение эффективности нововведений (Таблица 4.1). Они варьируются от выборочных контрольных проверок, дающих высокий уровень доказательств, до неконтролируемых исследований до начала и после окончания процесса, которые дают низкий уровень доказательств эффективности нововведения.

Таблица 4.1 Типы исследований, их преимущества и недостатки

	Формативная оценка и оценка процесса	Оценка воздействия и результатов	Плюсы и минусы
КАЧЕСТВЕННЫЕ			
Фокус-группы/подробные интервью	формативная оценка процесса	результаты	Помогают определить причину успеха/не успеха нововведения; Не требуют больших затрат; Выборка (участников) не является случайной; Результаты нельзя обобщить
КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ			
Выборочные контрольные проверки		Воздействие; результаты	Наиболее точные доказательства; Дорогостоящие; Метод случайного выбора не всегда возможен
Контролируемое исследование до начала и		Воздействие; результаты	Наиболее практичные исследования; Необходимо иметь контрольную

после окончания процесса			группу для сравнения
Исследование прерывистых временных периодов		Воздействие; результаты	Практичный метод, при условии наличия достаточного количества случаев и точной системы наблюдения
Исследование до начала и после окончания процесса (без контрольной группы)		Воздействие; результаты	Не требуют больших затрат; Низкий уровень доказательств
Дополнительная информация о типах исследования дается в ссылках 6 и 7. Существует также полезный онлайн-гlossарий эпидемиологических терминов: www.cochrane.org/resources/glossary.htm			

Выборочная контрольная проверка

Выборочная контрольная проверка (ВКП), так называемый золотой стандарт оценки, обеспечивает самый качественный уровень доказательств успешности нововведения или Программы. Метод ВКП означает, что лица или группа лиц (например, школа, поселок), распределены случайно по отношению к воздействию/отсутствию воздействия на них Программы. Поскольку участники (или группы участников) распределяются по группам на случайной основе, другие факторы, которые оказывают воздействие на результаты – измеряемые и не измеряемые – с большей вероятностью будут одинаково влиять как на группу, где имеет место вмешательство, так и на группу, где такое вмешательство отсутствует. Однако, несмотря на то что методы ВКП всегда должны учитываться при оценке эффективности нововведения, проведение подобного исследования требует значительных ресурсов и может быть затруднено при наличии ограниченного бюджета. В ходе данного исследования также бывает трудно идентифицировать группу, не испытывающую воздействия вмешательства, если определенные аспекты, например, изменения в законодательстве или национальное телевизионное вещание, в равной степени применимы ко всем регионам. Могут быть также этические соображения для рандомизации процесса вмешательства с получением известных преимуществ (т.е. умышленное нераспространение эффективного вмешательства на тех участников, которые будут в группе, где вмешательство отсутствует).

Важно отметить, что в рамках программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения нет необходимости в проведении выборочной контрольной проверки ее эффективности. Множество проведенных исследований свидетельствуют о том, что сокращение числа нетрезвых водителей приводит к снижению количества аварий, смертности и травматизма (см. Модуль 1).

Квазиэкспериментальные методы

Эти методы исследований не являются такими же точными, как выборочные проверки, но, при должном соблюдении процедуры проведения, их можно использовать для установления эффективности нововведения. Данные по трендам измеряемых показателей эти исследования позволяют делать выводы о том, связано ли нововведение (программа) с произошедшими изменениями в результатах или нет.

Контролируемое исследование до начала и после окончания процесса

Данный вид исследования часто является наиболее практическим методом оценки Программы. Рандомизация не всегда возможна, например, в случаях, когда в некоторых районах нововведение уже было принято или когда ряд изменений применяется ко всей стране. Контролируемое исследование до начала и после окончания процесса предусматривает наблюдение за интересующими результатами (например, за количеством случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения) до и после реализации Программы как среди населения, находившегося под воздействием Программы, так и в контрольной группе. Контрольная группа по возможности должна быть похожа на группу воздействия Программы, и все важные различия между этими группами следует учитывать. Наличие контрольной группы означает, что любые тенденции, которые могут иметь место в обществе помимо тех, которые вызваны реализацией Программы, принимаются во внимание.

БЛОК 4.1. Контролируемое исследование до начала и после окончания процесса (США)

В Соединенных Штатах Америки было проведено контролируемое исследование до начала и после окончания процесса, чтобы определить, наблюдалось ли снижение количества ДТП со смертельным исходом, связанных с употреблением алкоголя, после принятия предельно допустимого уровня КАК 0,08% связаны с общими региональными тенденциями. Первые пять штатов, которые снизили предельно допустимый уровень КАК до 0,08%, попарно сравнивались с соседними штатами, в которых сохранялся прежний официальный стандарт – 0,10%.

Результаты исследования показали, что в штатах, принявших закон об уровне КАК, равном 0,08%, доля ДТП, в которых погибли водители, уровень КАК которых был равен 0,08% или выше и 0,15% или выше, сократилась на 16% и 18% соответственно. Был сделан вывод о том, что, если все штаты снизят предельно допустимый уровень КАК до 0,08%, ежегодно на дорогах страны будет случаться на 500-600 аварий со смертельным исходом меньше.

Источник: (8)

Исследование прерывистых временных периодов

Воздействие Программы также можно оценить посредством проведения многочисленных измерений интересующих показателей до и после ее реализации. Существуют различные разновидности данного метода исследований, некоторые из которых предусматривают наличие контрольных групп. В исследованиях с применением подобных методов, как правило, регулярно проводится сбор показателей (например, количество смертельных исходов) для проведения качественного анализа. Следует отметить, что данный тип исследований подразумевает трудности, связанные с временным фактором, а именно: действительность результатов исследования, а также вероятность того, что наблюдаемый эффект является следствием других факторов, действующих одновременно с Программой. Однако статистический анализ этих данных позволяет учитывать любые длительные тенденции и, следовательно, помогает определить влияние Программы или нововведения на текущую ситуацию.

Исследование до начала и после окончания процесса (без контрольной группы)

Исследование до начала и после окончания процесса без контрольной группы часто проводится для оценки воздействия Программы, однако предоставляет слабые доказательства ее эффективности. Данный метод исследования предполагает измерение

интересующих показателей до и после реализации Программы. Этот метод прост и может быть реализован при сравнительно низких затратах, поскольку все, что необходимо, – это выборочная совокупность и исследовательская группа, которая будет проводить наблюдения на различных участках. Однако без привлечения контрольной группы научная значимость такого исследования является довольно низкой: часто трудно с уверенностью утверждать, что то или иное изменение связано именно с действием Программы.

БЛОК 4.2. Программа обязательной проверки на алкоголь в выдыхаемом воздухе (Новая Зеландия)

Обязательная проверка на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе (ОПАВВ) была введена в Новой Зеландии 1 апреля 1993 г. (после девяти лет проведения выборочной проверки на алкоголь в выдыхаемом воздухе (ВПАВВ)). Для первоначального анализа использовались пассивные приборы обнаружения алкоголя в выдыхаемом воздухе. Для водителей младше 20 лет предельно допустимый уровень КАК был снижен с 0,08 до 0,03.

Пункты ОПАВВ размещались в патрульном автомобиле. Платная информационная кампания проводилась в первые три месяца реализации программы.

Осуществление оценки воздействия программы ОПАВВ в Новой Зеландии оказалось затруднительным в связи с отсутствием подходящей контрольной или сравнительной группы, а также из-за того, что непосредственно перед запуском программы произошел целый ряд изменений как на местном уровне, так и на уровне страны, а именно:

- изменение экономических условий;
- постепенное сокращение числа лиц в состоянии алкогольного опьянения на душу населения;
- отзыв ряда лицензий на продажу спиртного, а также введение временных рамок продажи спиртного;
- слияние дорожной инспекции Министерства транспорта с полицейским управлением Новой Зеландии;
- установка камер видеонаблюдения для контроля скорости движения автотранспорта.

Было невозможно сделать заключение о положительном воздействии программы ОПАВВ на снижение количества ДТП, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения (по сравнению с ВПАВВ). Для установления данного факта потребуются дальнейшая работа.

Более подробная информация представлена в сети Интернет:
www.druglibrary.org/schaffer/Misc/driving/s29p3.htm

4.2.3 Выбор показателей деятельности

Показатели деятельности (или измерения результатов) являются показателем успешности реализации Программы и должны быть напрямую связаны с ее целями.

Выбор показателей деятельности определяется целями оценки, типом проводимого исследования, имеющимися ресурсами и, в некоторой степени, требованиями финансирующей организации. Например, государственные финансирующие учреждения попросить предоставить определенную информацию для обеспечения поддержки ужесточения правоприменительных мер или дальнейшего развития Программы.

Изменения уровня смертности и травматизма

Воздействие алкоголя на человеческий организм, а также влияние его употребления на повышение риска возникновения ДТП является общепризнанным фактом (см. Модуль 1). Нет необходимости дублировать подобные результаты в рамках широкомасштабных и

дорогостоящих исследований. Менее известен во многих странах масштаб проблемы вождения в состоянии алкогольного опьянения, а также доля погибших в авариях, связанных с употреблением алкоголя.

Для установления уровня смертности и травматизма можно использовать регулярно регистрируемые данные по уровню КАК пострадавших в ДТП водителей. Однако эффективность расчетов в данном случае зависит от систематичности сбора этих данных, а также от тщательности контроля на местном уровне. Если в больницах и/или отделах здравоохранения уже существует унифицированная методика регистрации, кодировки и предоставления отчетности, то должны быть совокупные показатели, отражающие долю жертв ДТП, связанных с употреблением алкоголя. Аналогичным образом данные по количеству аварий и/или смертельных случаев можно в плановом порядке получить от полицейских органов или транспортных управлений, некоторые из которых могут регистрировать наличие алкоголя как фактор.

В связи с тем, что качество подобных исследований может меняться, следует тщательно проверять полноту и точность источников данных, прежде чем использовать их в работе.

Количество случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения

Одним из показателей деятельности является количественное соотношение водителей автомобилей двухколесных транспортных средств, употребляющих алкоголь, а также их уровни КАК. Для получения таких данных нужно, чтобы полиция взяла на себя обязательство останавливать и подвергать проверке на алкоголь в выдыхаемом воздухе водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств систематически. Желательно, чтобы все водители автомобилей/двухколесных транспортных средств, ставшие участниками ДТП, проходили проверку на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе по стандартной процедуре. Тенденции наблюдаемых уровней КАК, выявленных в результате таких проверок, дают хорошую базу для определения того, в какой степени алкоголь является фактором дорожных аварий.

Расчет показателей

Сравнение изменений результатов по травматизму и смертности или по числу водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств с определенным уровнем КАК до и после проведения Программы представляет собой относительно небольшую ценность, так как конкретные числа могут изменяться в связи с повышением или снижением числа зарегистрированных и незарегистрированных водителей, а также количества выполненных анализов крови и проверок на алкоголь в выдыхаемом воздухе. Поэтому важно проводить расчет показателей.

Знаменателями могут служить число водителей, количество единиц зарегистрированного автотранспорта или пройденный километраж. Например, для определения уровня травматизма показателем может являться количество травм, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, на единицу зарегистрированного транспортного средства или водителя автомобиля/двухколесного транспортного средства, имеющего права, либо количество травм, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, на 100 000 километров пройденного пути. Для определения количества случаев алкогольной интоксикации соответствующим показателем может быть соотношение числа нетрезвых

водителей автомобилей/двухколесных транспортных средств и общего числа водителей, прошедших проверку на алкоголь.

4.2.4 Проведение экономической оценки Программы

Экономическая оценка проводится с целью демонстрации государственным органам, инвестирующим в профилактическую программу, эффективности расходования финансовых средств и возможной экономии затрат. В ходе экономической оценки решается вопрос о том, какое из нововведений предполагает оптимальное использование ресурсов, т.е. являются ли затраты X долл. США на программу А лучшим инвестированием, нежели затраты Y долл. США на программу В. При решении этого вопроса возникает необходимость в сравнении двух или более вариантов (часто такое сравнение проводится с альтернативами «ничего не делать» или «статус-кво»).

Экономическая оценка основана на сравнении альтернативных вариантов в плане затрат и последствий (9). Термин «последствия» употребляется здесь в смысле «значимость результатов». Можно проводить различные формы экономической оценки – они будут отличаться сферой охвата, т.е. количеством переменных, включенных в анализ. Важно отметить, что каждая форма экономической оценки обычно включает ряд начальных предположений; признание этих предположений необходимо для директивных органов с тем, чтобы должным образом использовать доказательства, полученные в ходе таких исследований.

Общим для всех экономических оценок является то, что они проводят измерение затрат. Затраты обычно включают прямые затраты на Программу – ресурсы, которые используются для ее реализации (например, оборудование, персонал, расходные материалы). Однако могут иметь место и другие затраты, например затраты пострадавших, лиц, осуществляющих уход за пострадавшими, а также более широких кругов общественности. Кроме того, следует помнить о сопутствующих затратах и затратных сбережениях. Например, результатом реализации Программы может стать снижение случаев госпитализации, и такие сбережения ресурсов можно считать имеющими отношение к данному вопросу. Тип выбранных затрат, как правило, зависит от перспектив оценки и характера решаемой задачи по распределению ресурсов.

Методы, используемые в экономической оценке

Наиболее распространенной формой экономической оценки является анализ эффективности затрат (АЭЗ). Он предусматривает оценку общих затрат на Программу и определенного интересующего показателя, в результате выводится «коэффициент эффективности затрат» (например, количество затрат на одного спасенного человека, количество затрат на год сохраненной жизни, количество затрат на одну предотвращенную аварию). Предположением АЭЗ является то, что цели нововведений, которые подвергаются сравнению, адекватно отражаются посредством измерения используемого показателя (10). Одной из модификаций традиционного анализа эффективности затрат является анализ полезности затрат, основанный на измерении некоего показателя, «год жизни с учетом ее качества», который учитывает изменения выживаемости и качества жизни, позволяя тем самым обоснованно сравнивать более широкий спектр нововведений, чем тот, который был бы возможен при использовании АЭЗ.

Другой формой экономической оценки, часто используемой для оценки возможностей инвестиций в транспортный сектор, является анализ затрат и выгод (АЗВ). Данный анализ проводится с целью оценки нововведений с точки зрения общих затрат и общих выгод, при этом обе величины выражаются в денежных единицах (например, в долларах). Если выгоды превышают затраты, то будет принято решение о финансировании Программы. Оценка выгод для здравоохранения в данном случае может оказаться затруднительной, но одним из подходов может быть выяснение у лиц, получающих выгоду от реализации программ, вопроса об их максимальной готовности платить за подобные выгоды (т.е. если им гипотетически надо было бы платить за это). Идея такого подхода заключается в том, чтобы выявить ценность того или иного нововведения способами, сходными с теми, которые используют потребители при оценке товаров и услуг на рынках.

Выбор соответствующего типа экономического анализа для потребностей определенной программы будет зависеть от наличия ресурсов (экономических и человеческих), а также целей оценки. Принятие во внимание такого аспекта, как качество жизни, является эффективным средством оценки дорожных аварий в случае, когда пожизненная недееспособность в результате полученных серьезных травм может расцениваться как показатель.

4.2.5 Определение объема выборки

Для всех типов исследований, использующих количественные методы оценки, важно иметь достаточное количество случаев для наблюдения и анализа с тем, чтобы гарантировать выявление эффекта, если таковой имеется. Чем реже явление, тем больший объем выборки потребуется для выявления различия. Серьезные травмы, полученные в ДТП, являются сравнительно редкими явлениями, поэтому в исследованиях, использующих серьезные травмы или смертельные случаи как показатель, должны использоваться большие объемы выборки. Измерение количества случаев вождения с состоянием алкогольного опьянения требует меньшего числа участников.

Факторами, которые необходимо учитывать при определении объема выборки, являются ожидаемая степень проявления нужного эффекта, разнообразие показателей и степень распространенности интересующей переменной величины. Для кластерной выборочной проверки расчет объема выборки должен учитывать также размер кластеров и межкластерную корреляцию. Более подробную информацию по расчету объема выборки для кластерных выборочных проверок можно найти в ссылке 11.

Калькуляторы расчета объема выборки имеются в свободном доступе в сети Интернет¹, однако мы рекомендуем проконсультироваться у статистика по поводу проведения подобных расчетов, особенно в случаях, когда требуется проведение кластерных выборочных проверок или получение случайной и/или типологической выборки.

Статистический анализ

Для исследований количественных характеристик данных потребуется проведение статистического анализа. Более подробную информацию можно найти в ссылке 6 или в

соответствующих лекциях по основным методам, а также в разделах, посвященных проблемам травматизма на www.pitt.edu/~super1.

¹ Пакет программ обработки статистических данных Epi Info™ можно загрузить здесь: www.cdc.gov/epiinfo
Калькулятор расчета объема выборки для кластерных выборочных проверок можно найти здесь: www.abdn.ac.uk/hsru/epp/cluster.shtml.

БЛОК 4.3. Оценка экономии затрат, вызванной реализацией комплекса мер по снижению количества случаев вождения в состоянии алкогольного опьянения в Соединенных Штатах Америки

Тихоокеанским институтом исследований и оценки по заказу Национальной администрации безопасности дорожного движения США было проведено исследование с целью оценки экономических затрат и выгод мер по профилактике вождения в состоянии алкогольного опьянения в Соединенных Штатах. Были получены следующие результаты.

Отзыв административных лицензий. Принятие штатами законов, разрешающих полиции или органам, выдающим водительские права, оперативно и автоматически лишать водителей прав за отказ или невозможность прохождения теста на КАК, снизило связанную с употреблением алкоголя смертность на дорогах США в среднем на 6,5% и позволило сэкономить около 54 000 долл. США на одного водителя, к которому применялись санкции. Штрафы, выплачиваемые правонарушителями за возвращение своих водительских прав, как правило, покрывают начальные и эксплуатационные расходы.

Жесткое законодательство. Национальные законы, признающие неправомерность управления транспортным средством лицами младше 21 года с положительным уровнем КАК, снизили смертность, связанную с вождением в состоянии алкогольного опьянения, в среднем на 4%. В соответствии с реализацией этих законов, затраты на одного молодого водителя составляют 30 долл. США, при чистых сбережениях 700 долл. США. Одни только сбережения затрат на медицинскую помощь превышают стоимость нововведения. Первичные затраты, направленные на снижение употребления алкоголя за рулем, связаны с лишением молодых людей личного автотранспорта.

Закон, устанавливающий уровень КАК 0,08. Законы, снижающие допустимый уровень КАК до 0,08, позволили сократить количество смертей, связанных с употреблением алкоголя, в среднем на 7% в 32 штатах, федеральном округе Колумбия и Пуэрто-Рико. В среднем законы, устанавливающие уровень КАК 0,08, позволяют сэкономить 40 долл. США на одного водителя по всей стране.

Минимальный возраст легального приобретения алкоголя (МВЛПА). С целью снижения количества ДТП, связанных с употреблением алкоголя среди молодежи, все 50 штатов и округ Колумбия приняли закон, устанавливающий МВЛПА 21 год. Введение подобного закона ежегодно предотвращает 700-1000 смертельных случаев в результате ДТП среди молодежи. Данный закон позволяет сэкономить примерно 540 долл. США на одного юного водителя.

Интенсивная программа по созданию пунктов проверки на трезвость. Меры по обеспечению соблюдения предельно допустимого уровня КАК в Соединенных Штатах с созданием ярких заметных пунктов проверки на трезвость позволяют снизить количество смертельных случаев, связанных с употреблением алкоголя, минимум на 15% и сэкономить примерно 62 000 долл. США в перерасчете на один пункт проверки. Принимая во внимание привлечение полицейских ресурсов, затраты на задержку движения транспорта и стоимость потери мобильности задержанными и оштрафованными водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, затраты на проведение проверки в одном пункте составляют в среднем около 8 800 долл. США.

Обеспечение соблюдения закона о продаже алкоголя лицам в состоянии алкогольной интоксикации. Привлечение сотрудников полицейских спецслужб с целью обеспечения соблюдения законов штата, запрещающих продажу алкоголя лицам в состоянии алкогольной интоксикации в барах и ресторанах, сокращает количество смертельных случаев в ДТП, связанных с употреблением алкоголя, на 11%. Затраты составляют 0,30 долл. США на одного водителя, при экономии около 20 долл. США соответственно.

Обучение персонала, сервирующего и продающего алкоголь. В целом от 40% до 60% клиентов клубов, баров и ресторанов, употребивших алкоголь и находящихся в состоянии алкогольной интоксикации, после садятся за руль. Обязательная индивидуальная программа обучения персонала, выполняемая при активной поддержке со стороны руководства, может снизить количество травм в ДТП, происходящих в ночное время по вине нетрезвых водителей, на 17%. Реализация подобной программы обойдется в 70 долл. США на одного водителя и сэкономит около 200 долл. США соответственно вследствие исключения расходов, связанных с авариями.

Более подробную информацию, а также сведения по экономической оценке мер по профилактике вождения в состоянии алкогольного опьянения можно найти на сайте:

www.nhtsa.dot.gov/PEOPLE/injury/alcohol/impaired_driving_pg2/US.htm

4.3 Распространение информации и обратная связь

После завершения оценки важно установить обратную связь с заинтересованными сторонами, принимающими участие в реализации Программы. Распространение информации о результатах позволит получить дальнейшую поддержку, в случае если Программа оказалась успешной, а также поможет инициировать аналогичные программы в других местах. Рекламная кампания в рамках деятельности по распространению информации может также повысить воздействие Программы. В случае, если Программа оказалась неуспешной, важно сообщить об этом другим лицам, чтобы слабые места или соответствующие проблемы были учтены при реализации аналогичных нововведений, включая вопрос об их целесообразности.

Распространение информации может осуществляться посредством представления результатов на общественных встречах, рекламирования результатов Программы через СМИ или путем публикации отчетов и статей в научной литературе.

Контрольный лист

- Начать процесс оценки с начала реализации Программы.
- Определить цель оценки и разработать структуру оценки.
- Четко определить целевую аудиторию, место и время.
- Разработать и протестировать инструментарий для сбора данных, обеспечить последовательность обучения и измерения.
- Собрать и проанализировать данные.
- Написать и распространить оценочный отчет, установить обратную связь по различным аспектам Программы.

Использование результатов оценки в новом цикле планирования

Подумайте, продемонстрировала ли Программа ощутимые выгоды, следует ли ее продолжать, либо необходимо ликвидировать или модифицировать? Можно ли усовершенствовать имеющуюся Программу на основе проведенной оценки? Наблюдались ли незапланированные побочные эффекты при реализации Программы?

Результаты оценки должны быть учтены в цикле планирования, при этом в самой Программе следует сделать соответствующие модификации, прежде чем она будет расширена (Блок 4.4).

БЛОК 4.4. Общественные действия по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения в регионе Вайкато. Отчет по формативной оценке в рамках Пробного проекта по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения в сельской местности 1996-1998 гг. (Новая Зеландия, 1998 г.)

Проект по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения в сельской местности (Вайкато 1996-1998 гг.) был учрежден и профинансирован Консультативным советом по проблемам употребления алкоголя в качестве пробного проекта, инициированного общественностью. Проект был направлен на разработку стратегий, поддерживающих деятельность сельского населения по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Проект был реализован в типично сельском районе, полицейском участке Те Авамуту. В ходе формативной оценки учитывались следующие аспекты:

- меры противодействия, предпринимаемые в рамках проекта;
- типы, частота и итоги заседаний по проекту;
- аспекты проекта, которые оказались неэффективными, и очевидные причины неэффективности;
- меры, принимаемые для преодоления препятствий;
- требуемый материал, финансовые и кадровые ресурсы;
- мнения участников проектной группы по поводу процесса реализации и воздействия проекта;
- мнения заинтересованных сторон о процессе реализации и воздействии проекта;
- очевидные факторы успешной реализации проекта.

Результаты проведенной оценки позволили сделать вывод о том, что «при накоплении научной информации, местных и национальных данных, опыта и идей, представляется возможным инициирование и поддержание продуманных стратегий» и что «пропаганда здоровья является целесообразным направлением развития комплекса стратегий и подходов. Однако усилия на местном уровне должны поддерживаться региональными и национальными организациями посредством разработки или поддержания соответствующих политик. Примерами являются необходимость в дальнейшей эффективной поддержке системы обязательной и мобильной проверки на алкоголь в выдыхаемом воздухе в сельских районах, а также кампании в средствах массовой информации для укрепления подобных мер. Это особенно важно в случаях, когда сохраняется мнение населения о том, что проверки на алкоголь в выдыхаемом воздухе вряд ли будут проводиться на сельских дорогах».

Более подробная информация представлена в сети Интернет: www.apfru.ac.nz/projects/rural2.htm

БЛОК 4.5. Оценка Проекта демонстрации пунктов проверки (штат Теннесси, США)

В 1994 г. в штате Теннесси была инициирована и проведена оценка программы по созданию пунктов проверки на трезвость на всей территории штата. Национальная администрация безопасности дорожного движения США, подчиняющаяся непосредственно Министерству транспорта США, финансировала затраты на оборудование и проведение оценки, в то время как привлечение персонала, необходимого для реализации программы, осуществлялось из различных источников дорожной патрульной службы.

Проверки проводились каждые выходные дни с использованием четырех специально оборудованных фургонов с генераторами, освещением, дорожными конусами, знаками, видеоманитофонами (одним для регистрации результатов теста на трезвость, выполняемого вне фургона, и вторым для регистрации результатов теста на алкоголь в выдыхаемом воздухе внутри фургона), а также приборами для определения степени алкогольного опьянения для получения доказательств. Сотрудники полиции также применяли пассивные алкогольные датчики в фонарях для выявления паров алкоголя и проводили стандартные проверки на трезвость в условиях дороги. Количество пунктов проверки возросло приблизительно с 15 в предшествующий год до 900 в программный год. Проверку прошли водители около 145 000 транспортных средств. Усиленная проверка на дорогах была хорошо освещена посредством:

- социальной рекламы (по телевидению и радио);
- печатных средств массовой информации;
- уличной рекламы (рекламные щиты);
- новостных репортажей;
- буклетов и другого раздаточного материала.

Проверки проводились в соответствии с руководящими указаниями, содержащимися в Общем приказе Департамента по безопасности штата Теннесси, в отношении организации пунктов проверки на трезвость. Согласно данному приказу на каждый пункт проверки должно приходиться не менее шести полицейских и одного старшего сотрудника. В ряде случаев, обычно в праздники, пункты проверки дополнялись контрольно-пропускными постами, к которым предъявлялись иные требования по персоналу и оборудованию.



Оценка программы показала, что:

- в ходе программы было проведено 773 ареста водителей, находящихся под воздействием алкоголя, и выдано 8 000 повесток в суд в связи с автотранспортными происшествиями;
- меры, направленные на признание вины правонарушителями, показали повышенный эффект воздействия контрольно-пропускных постов (однако существенно не повысили степень признания правонарушителями вины в том, что они находились за рулем в состоянии алкогольного опьянения);
- девять из десяти опрошенных человек поддержали идею использования пунктов проверки на трезвость;
- на 20% было снижено количество прогнозируемых ДТП со смертельным исходом, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, которые произошли бы в случае отсутствия вмешательства.

Более подробная информация представлена в сети Интернет:

www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/ChekTenn/ChkptTN.html

Краткий обзор

- Оценка должна являться неотъемлемой составляющей любой программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. План проведения оценки необходимо утверждать в начале разработки Программы с тем, чтобы план сбора данных для этой оценки был включен в график реализации проекта. Помимо предоставления информации об эффективности Программы, оценка поможет выявить любые проблемы, которые могут возникнуть в ходе ее проведения.
- Цели Программы должны быть отражены в плане выполнения оценки и выбранных показателях деятельности. Это поможет решить, как лучше проводить оценку.
- Существует целый ряд различных методов, которые могут быть использованы для оценки программы по борьбе с вождением в состоянии алкогольного опьянения. Каждый метод имеет свои преимущества и недостатки. Выбор метода будет зависеть от целей Программы и имеющихся ресурсов.
- Важно, чтобы результаты оценки были доведены до сведения соответствующих сторон и были использованы при планировании будущих программ.

ССЫЛКИ

1. Rossi PH et al. *Evaluation: a systematic approach*. California, Sage Publications, 2004.
2. *The art of appropriate evaluation: a guide for highway safety program managers*. Washington DC. Department of Transportation Report HS 808894, May 1999. (available at www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/ArtofAppEvWeb/index.htm, accessed 25 January 2007).
3. Britten N. Qualitative research: qualitative interviews in medical research. *British Medical Journal*, 1995, 311:251—253.
4. Kitzinger J. Qualitative research: introducing focus groups. *British Medical Journal*, 1995, 311:299—302.
5. Blantari J et al. An evaluation of the effectiveness of televised road safety messages in Ghana. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 2005, 12:23—29.
6. Woodward M. *Epidemiology: study design and data analysis*. 2nd ed. Boca Raton, FL, Chapman and Hall CRC, 2005.
7. Rothman, KJ, Greenland S. *Modern epidemiology*, 2nd ed. Hagerstown, MD, Lippincott-Raven, 1998.
8. Hingson R et al. The case for 0.08% Per Se Laws. *American Journal of Public Health*, 1996, 86, (No. 9):1297-1299.
9. Drummond MF et al. *Methods for the economic evaluation of health care programmes*, Oxford, Oxford University Press, 1997.
10. Tan-Torres T et al., eds. *WHO guide to cost-effectiveness analysis*. Geneva, World Health Organization, 2003.
11. Kerry SM, Bland JM. Statistics notes: sample size in cluster randomisation. *British Medical Journal*, 1998, 316:549.



Приложения и аббревиатуры

Приложения и аббревиатуры

Приложение 1: Факторы, влияющие на концентрацию алкоголя в крови (КАК)	167
Приложение 2: Портативные приборы для определения степени алкогольного опьянения	170
Приложение 3: Безопасная остановка транспортных средств	172
Приложение 4: Различные типы пропагандистских кампаний	176
Ссылки	178
Аббревиатуры	180

Приложение 1: Факторы, влияющие на концентрацию алкоголя в крови (КАК)

- **Количество употребленного алкоголя** – чем больше потребление алкоголя, тем больше его содержание в кровяном русле организма.
- **Скорость потребления алкоголя** – печень, которая отвечает за расщепление алкоголя, может перерабатывать примерно одну стандартную рюмку алкоголя в час¹.
- **Количество еды в желудке** – если в желудке уже присутствует пища, алкоголю требуется больше времени для попадания в тонкий кишечник и, следовательно, дольше времени для всасывания в кровяное русло.
- **Тип потребляемого алкогольного напитка** – некоторые напитки взаимодействуют с клапанами в желудке, которые могут регулировать скорость попадания алкоголя в тонкий кишечник.
- **Пол** – у женщин КАК повышается быстрее, чем у мужчин, при эквивалентном количестве потребляемого алкоголя. Отчасти это связано с тем, что в желудке женщины вырабатывается меньшее количество фермента, расщепляющего алкоголь.
- **Вес и конституция тела** – уровень КАК зависит от количества алкоголя, поделенного на количество воды в организме. В массивном теле, содержащем большее количество воды, алкоголь находится в меньших концентрациях. Кроме того, жировая ткань не усваивает много алкоголя. В целом, можно сказать, что чем больше жировой ткани в организме, тем выше будет концентрация алкоголя в остальных тканях тела. Это еще одна из причин, почему в женском организме, который склонен запасать повышенные (по сравнению с мужским организмом) объемы жировой ткани, быстрее повышается уровень КАК, чем в организме мужчины аналогичного веса, употребившим эквивалентное количество спиртного.
- **Состояние печени** – печень отвечает за процесс расщепления алкоголя, поэтому нарушение функции печени будет препятствовать данному процессу.
- **Лекарственные препараты** – некоторые лекарственные препараты могут замедлять выведение алкоголя из организма.
- **Генетическая предрасположенность** – генетические факторы играют определенную роль в способности организма расщеплять алкоголь. Например, некоторым людям азиатского происхождения сложно метаболизировать алкоголь из-за различной активности ряда ферментов печени.
- **Восприимчивость** – после длительного или чрезмерного употребления алкоголя его воздействие на организм снижается в связи с повышением способности организма метаболизировать алкоголь, а также снижением чувствительности организма к алкоголю.

¹ Стандартная порция спиртного содержит 8-14 грамм алкоголя в зависимости от определения, принятого соответствующим правительством (Международный центр алкогольной политики, 1998 г.)

ТАБЛИЦА СОДЕРЖАНИЯ АЛКОГОЛЯ В ОРГАНИЗМЕ

Н и к о г д а Н е П е й З а Р у л е м	К о л и ч е с т в о п о р ц и й с п и р т н о г о	Примерное процентное содержание алкоголя в крови									<div style="background-color: #006400; color: white; padding: 5px;"> Единственный безопасный уровень для вождения </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Начинается интоксикация </div> <div style="background-color: #90EE90; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Воздействие на навыки вождения Возможные штрафные санкции </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Допустимый уровень </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> Штрафные санкции </div>
		Вес тела в фунтах/килограммах									
		90	100	120	140	160	180	200	220	240	
0	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00		
1	.05	.05	.04	.03	.03	.03	.02	.02	.02		
2	.10	.09	.08	.07	.06	.05	.05	.04	.04		
3	.15	.14	.11	.10	.09	.08	.07	.06	.06		
4	.20	.18	.15	.13	.11	.10	.09	.08	.08		
5	.25	.23	.19	.16	.14	.13	.11	.10	.09		
6	.30	.27	.23	.19	.17	.15	.14	.12	.11		
7	.35	.32	.27	.23	.20	.18	.16	.14	.13		
8	.40	.36	.30	.26	.23	.20	.18	.17	.15		
9	.45	.41	.34	.29	.26	.23	.20	.19	.17		
10	.51	.45	.38	.32	.28	.25	.23	.21	.19		

ЖЕНЩИНЫ

Ваш организм в состоянии перерабатывать одну порцию спиртного в час. 1½ унция алкогольного напитка с содержанием спирта 80 градусов, 12 унций пива или 5 унций столового вина = 1 порция спиртного.
 (45 мл алкогольного напитка (содержание спирта 40% об.), 360 мл пива или 150 мл столового вина = 1 порция спиртного)

ТАБЛИЦА СОДЕРЖАНИЯ АЛКОГОЛЯ В ОРГАНИЗМЕ ЧЕЛОВЕКА

Н и к о г д а Н е П е й З а р у л е м	К о л и ч е с т в о п о р ц и й с п и р т н о г о	Примерное процентное содержание алкоголя в крови Вес тела в фунтах/килограммах								
		100	120	140	160	180	200	220	240	
	0	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	Едиственный безопасный уровень для вождения
	1	.04	.03	.03	.02	.02	.02	.02	.02	Начинается интоксикация
	2	.08	.06	.05	.05	.04	.04	.03	.03	Воздействие на навыки вождения Возможные штрафные санкции
	3	.11	.09	.08	.07	.06	.06	.05	.05	
	4	.15	.12	.11	.09	.08	.08	.07	.06	
	5	.19	.16	.13	.12	.11	.09	.09	.08	
	6	.23	.19	.16	.14	.13	.11	.10	.09	
	7	.26	.22	.19	.16	.15	.13	.12	.11	Допустимый уровень
	8	.30	.25	.21	.19	.17	.15	.14	.13	Штрафные санкции
	9	.34	.28	.24	.21	.19	.17	.15	.14	
	10	.38	.31	.27	.23	.21	.19	.17	.16	

МУЖЧИНЫ

Ваш организм в состоянии перерабатывать одну порцию спиртного в час. 1½ унция алкогольного напитка с содержанием спирта 80 градусов, 12 унций пива или 5 унций столового вина = 1 порция спиртного.
(45 мл алкогольного напитка (содержание спирта 40% об.), 360 мл пива или 150 мл столового вина = 1 порция спиртного)

Источник: из «Журнала исследований алкоголя», Том. 42, № 7, 1981 г., с изменениями.

Приложение 2: Портативные приборы для определения степени алкогольного опьянения

В следующей таблице представлен краткий обзор ассортимента портативных приборов для определения степени алкогольного опьянения и доказательственных алкогольно-респираторных инструментов.

Технологический тип устройства	Функциональные возможности	Типичные случаи применения
Химическая реакция (пакет и трубка)	Низкий уровень точности, низкий уровень специфичности, простота обучения, работа вручную, субъективная оценка результатов.	Проверка на алкоголь в условиях дороги, только подтверждение наличия алкоголя, работа с небольшим объемом.
Простое портативное устройство на электрохимических батареях (на топливных элементах)	Средний уровень точности, средний уровень специфичности, средний уровень обучения, отбор проб вручную, отображение объективных результатов на электронном дисплее.	Проверка на алкоголь в условиях дороги, измерение уровня содержания алкоголя, работа с большим объемом.
Портативное устройство на электрохимических батареях (на топливных элементах) с принтером.	Средний уровень точности, средний уровень специфичности, средний уровень обучения, отбор проб вручную, отображение объективных результатов на электронном дисплее и распечатка жесткой копии.	Проверка на алкоголь в условиях дороги, измерение уровня содержания алкоголя, работа с большим объемом.
Портативное устройство на электрохимических батареях (на топливных элементах) с принтером и возможностью электронного хранения данных.	Средний уровень точности, средний уровень специфичности, средний уровень обучения, автоматизированный отбор проб, отображение объективных результатов на электронном дисплее, распечатка жесткой копии, хранение данных с возможностью загрузки данных.	Проверка на алкоголь в условиях дороги, измерение уровня содержания алкоголя, работа с большим объемом.
Настольный анализатор с использованием поглощения энергии инфракрасного излучения и с критериями доказательности.	Высокий уровень точности, средне-высокий уровень специфичности, высокий уровень обучения, фиксированное место работы, автоматизированный отбор проб, отображение объективных результатов на электронном дисплее и распечатка жесткой копии, хранение данных с возможностью загрузки данных.	Стандартный анализ содержания паров алкоголя в выдыхаемом воздухе с критериями доказательности. Использование только в зафиксированном положении.
Настольный / портативный анализатор с использованием поглощения энергии инфракрасного излучения и с критериями доказательности.	Высокий уровень точности, средне-высокий уровень специфичности, высокий уровень обучения, автоматизированный отбор проб, зафиксированное/переносное место работы, отображение объективных результатов на электронном дисплее и распечатка жесткой копии, хранение данных с возможностью загрузки данных.	Стандартный анализ содержания паров алкоголя в выдыхаемом воздухе с критериями доказательности. Использование в зафиксированном или переносном положении.
Настольный / портативный анализатор с использованием стандартного двойного датчика (с поглощением энергии инфракрасного излучения в разном диапазоне) и с	Высокий уровень точности, очень высокий уровень специфичности, высокий уровень обучения, автоматизированный отбор проб, зафиксированное/переносное место работы, отображение объективных результатов на электронном дисплее и распечатка жесткой копии, хранение данных с возможностью загрузки данных.	Стандартный анализ содержания паров алкоголя в выдыхаемом воздухе с критериями доказательности. Использование в зафиксированном или переносном положении.

Приложения

критериями доказательности.		
Настольный / портативный анализатор с использованием стандартного ИК и ЕС двойного датчика (с поглощением энергии инфракрасного излучения и электрохимической реакции) и с критериями доказательности.	Высокий уровень точности, очень высокий уровень специфичности, высокий уровень обучения, автоматизированный отбор проб, зафиксированное/переносное место работы, отображение объективных результатов на электронном дисплее и распечатка жесткой копии, хранение данных с возможностью загрузки данных.	Стандартный анализ содержания паров алкоголя в выдыхаемом воздухе с критериями доказательности. Использование в зафиксированном или переносном положении.

Приложение 3: Безопасная остановка транспортных средств

Остановка движущегося транспортного средства и проведение опроса водителей входит в должностные обязанности сотрудника дорожной полиции, поэтому необходимо разработать четкую процедуру и методику осуществления данного процесса. Не стоит полагать, что автомобилист или мотоциклист, особенно в состоянии алкогольного опьянения, остановится по первому требованию и будет активно сотрудничать с представителями дорожной полиции. Тем не менее сотрудник полиции всегда должен проявлять вежливость и учтивость, обладать высоким профессионализмом. Ниже приведены общие указания по безопасной остановке автотранспорта, поскольку каждая ситуация требует индивидуального плана действий и оценки имеющегося риска.

Подготовка к остановке транспортного средства

Остановка транспортных средств сотрудниками полиции, как правило, производится при совершении правонарушения либо по той причине, что водитель или пассажиры транспортного средства находятся в розыске или вызывают подозрение. В связи с этим подозреваемое транспортное средство должно быть остановлено или задержано безопасно и быстро, насколько это возможно, без риска для других людей, водителей или сотрудников полиции. Сотрудник дорожной полиции всегда должен думать о возможных рисках, задавая себе вопрос: «Что, если..?».

- Место остановки транспортного средства должен выбирать сотрудник полиции, а не водитель (следует обеспечить в этот момент максимально возможную безопасность, главным образом, после остановки, особенно на загруженных или скоростных трассах).
- В перегруженных транспортом районах следует использовать для остановки «чистые зоны», автобусные остановки, погрузочно-разгрузочные зоны (двойная парковка представляет опасность для всех окружающих).
- Необходимо убедиться, что в районе места остановки нет боковых улиц, куда машина может внезапно свернуть и избежать встречи с полицией.
- В ночное время суток нужно выбирать хорошо освещенные, безопасные и охраняемые места.
- Следует избегать мест с большим скоплением людей, например у баров или ночных клубов – присутствие очевидцев может осложнить ситуацию.

Непосредственная остановка транспортного средства

После того как принято решение об остановке:

- займите безопасное положение за транспортным средством: дистанция будет зависеть от конкретных обстоятельств, но она не должна быть меньше длины трех корпусов автомобиля;
- перестройтесь таким образом, чтобы водитель транспортного средства видел полицейскую машину в зеркале заднего вида;
- активируйте проблесковый маяк, вспышками передних фар и/или коротким звуковым сигналом привлечете к себе внимание водителя;
- дайте водителю знак свернуть к обочине;

- если водитель остановился в небезопасном месте, воспользуйтесь громкоговорителем в вашей патрульной машине и укажите водителю более подходящее место.

Необходимо учитывать погодные условия и помнить, что водитель может умышленно отказаться свернуть на обочину дороги или не слышать следующей за ним полицейской машины по причине состояния опьянения, невнимательности, громко играющей музыки и т.п. Перед остановкой транспортного средства необходимо зарегистрировать его номерной знак и уведомить информационный центр о вашем местонахождении.

Ниже приведена пошаговая инструкция по безопасной остановке и осмотру транспортного средства.

1. Остановите полицейскую машину позади транспортного средства, на расстоянии длины одного автомобильного корпуса и на половину ширины автомобильного корпуса слева от ТС, чтобы был виден задний номерной знак. Такое положение позволяет создать безопасный коридор, который обеспечивает защиту Вас и Вашего коллеги от других движущихся транспортных средств во время проведения беседы с водителем.
2. Активируйте и оставьте включенными аварийное и экстренное освещение.
3. Второй сотрудник полиции, т.е. пассажир-напарник, выходит из полицейской машины и осматривает подозреваемое ТС и находящихся в нем пассажиров. Другому инспектору следует подойти и остановиться у заднего пассажирского кресла подозреваемого транспортного средства. С этого положения он может обозревать водителя и пассажиров, а также своего напарника.
4. Приближаясь к транспортному средству, будьте бдительны – следите за пассажирами (особенно за их руками). Проверьте багажное отделение, осмотрите кресла на предмет наличия бейсбольных бит, металлических прутьев, оружия и др.
5. Когда прикрывающий (осматривающий) сотрудник полиции убедится, что водитель не пытается уехать, он подает знак водителю полицейской машины, который должен быстро войти в коридор безопасности. Затем следует подойти к водителю транспортного средства с обычным приветствием. Необходимо попросить водителя выключить зажигание, после чего продолжить беседу. Если водитель является лицом, подозреваемым в совершении преступления, или находится в состоянии алкогольного опьянения, ключи необходимо вынуть из замка зажигания.
6. Проявляйте бдительность во время осмотра: следите за дверью во избежание резкого открытия, всегда проверяйте наличие ключей в замке зажигания (машина может быть украденной), наблюдайте за всеми необычными движениями рук водителя. Желательно, чтобы подозреваемый оставался в машине. В случае, если Вам потребуется, чтобы водитель вышел из машины, крепко придерживайте дверь, пока она открывается, и затем вежливо попросите водителя выйти. Это снизит возможность нападения с его стороны. Если водитель вышел из машины без Вашего требования, его/ее следует попросить как можно быстрее пройти к тротуару или обочине дороги. Пока водитель выполняет вашу просьбу, проведите визуальный осмотр на наличие признаков опасности или оружия. При правильном расположении патрульная машина обеспечит Вам защиту от приближающегося транспорта.
7. Двигатель в полицейской машине должен продолжать работать; в ночное время суток передние фары полицейской машины следует оставить включенными. Проблесковый маяк должен всегда оставаться во включенном положении для предупреждения других водителей.

8. Во избежание столкновения с проходящим мимо транспортом или с автомобилем нарушителя, который может сбить вас или вашу машину задним ходом, никогда не вставайте между полицейской машиной и подозреваемым транспортным средством .
9. Следите за тем, чтобы озадаченный или опасный водитель не нанес Вам травму в результате резких и неожиданных движений в случае, если он вышел из машины.
10. После окончания разговора с водителем сотрудникам полиции следует вернуться обратно в полицейскую машину, при этом один инспектор все время должен держать подозреваемую машину под наблюдением.
11. Не ослабляйте внимания до тех пор, пока транспортному средству не будет разрешено уехать. После завершения проверки уведомите об этом информационный центр.
12. Подождите, пока остановленное вами транспортное средство не отъедет, и только тогда уезжайте сами, учитывая движущийся поток автотранспорта.

В случае, если Вы находитесь в патрульной машине один, следует выполнять вышеуказанные инструкции, и вызвать другую патрульную машину (лучше вызвать подкрепление без необходимости, чем оказаться в положении, когда уже не будет возможности попросить о помощи). Не показывайте и не говорите подозреваемому лицу о том, что вы один, особенно в ночное время.

Как бы ни сложились обстоятельства, инициатива и контроль ситуации должны быть в руках офицера полиции. Использование обходительных и вежливых выражений имеет следующие преимущества:

- если водитель нервничает, это его расслабляет;
- если водитель агрессивный, обходительное обращение может морально обезоружить его и изменить тон разговора;
- если водитель остается агрессивным, Вы продолжаете действовать профессионально и благодаря такому подходу сохраняете ясность мысли.

Отказ остановиться по требованию полиции

Если водитель не останавливается по требованию инспектора полиции, а также после повторных требований, вы должны расценивать это как нежелание или отсутствие намерения с его стороны остановиться. Необходимо предположить, что поскольку водитель решил не останавливаться (как и любое другое лицо, избегающее общения с полицией), он/она представляет опасность. Следует помнить, что транспортное средство правонарушителя является наиболее эффективным его оружием.

- Уведомите информационный центр и запросите подкрепление.
- Убедитесь, что Вы зарегистрировали номерной знак, тип транспортного средства и приметы водителя/пассажиров.
- Никогда не двигайтесь параллельно с транспортным средством в данной ситуации, поскольку:
 - если водитель или пассажиры вооружены, ваш автомобиль и Вы сами становитесь для них мишенью;
 - автомобиль правонарушителя может внезапно ударить или врезаться в вашу машину;
 - правонарушитель может свернуть на боковую улицу, получая преимущество в отрыве от преследования;

- это потенциально опасный маневр по ряду других причин, например, в ряде стран обычной практикой поведения правонарушителей в таких случаях является «выдавливание» полицейской машины на встречную полосу движения, подвергая ее тем самым риску лобового столкновения с движущимся навстречу автотранспортом. Даже на скоростной автостраде преступник может таранить боком ваш автомобиль, выводя его из равновесия и затрудняя его управление.
- Разработайте план урегулирования ситуации. Можно продолжить преследование транспортного средства. Вызовите подкрепление или прекратите преследование, смотря по ситуации, какой из вариантов является наиболее целесообразным с точки зрения закона, полицейской политики и факторов безопасности.
- Помните, порядок действий в чрезвычайной ситуации позволяет полиции выполнять ряд законных действий, но не предусматривает совершение опасных транспортных маневров, вождение на опасной скорости или нарушение правил дорожного движения.

Самым важным аспектом в любой остановке и задержании транспортного средства является безопасность инспектора полиции, граждан и правонарушителей или подозреваемых.

Приложение 4: Различные типы пропагандистских кампаний

Информационные кампании

Информационные кампании используются в ситуациях, когда происходят изменения в законодательстве или правилах дорожного движения, затрагивающие участников дорожного движения, и возникает необходимость в информировании населения о новых правилах. Хорошим примером является изменение правил в отношении максимально допустимых уровней КАК для водителей.

Кроме того, кампании данного типа могут быть инициированы в случае, если в ходе исследования целевых групп обнаруживается, что участники дорожного движения не знают правил или не желают менять свое поведение. Например, некоторые нетрезвые водители в качестве оправдания приводят довод о том, что они не знали о незаконности вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Информационные кампании должны воздействовать на очень широкий круг аудитории и строиться на фактах и разъяснениях. При проведении таких кампаний редко возникает необходимость в использовании увещательных или эмоциональных образов или уговоров. Распространение сопутствующей информации, например, разъяснительных буклетов, может являться важной составляющей такой кампании. Разъяснительная информация должна быть широко доступна в пунктах регистрации автотранспорта, полицейских участках, автозаправочных станциях, придорожных кафе и других общедоступных местах.

Кампании, побуждающие к изменению поведения

Кампании, направленные на убеждение участников дорожного движения изменить свое поведение или подход к деятельности на дороге, являются *центральной звеном пропаганды в сфере безопасности дорожного движения*. Несмотря на то что большое количество исследований продолжает изучать физиологическую «взаимозависимость» между знаниями, отношением и поведением, некоторые специалисты выступают в поддержку того, что информация (или знания) помогает определить и выработать отношение, а отношение (помимо всех прочих ключевых факторов) является важным детерминантом форм поведения.

Подобная «поведенческая» модель является отправной точкой в попытках оказать воздействие на поведение, хотя другие факторы, такие, как «осознаваемый контроль» (1), привычки (2) и даже культурные и социальные факторы (3), скорее всего, играют в этом процессе основную роль. Кампании, направленные на изменение поведения, должны проводиться при поддержке других инициатив, наиболее важной из которых является контроль за соблюдением правил дорожного движения. Разумеется, кампании, направленные на изменение поведения, требуют от индивидуумов изменить свои действия, предпринимаемые на дороге в настоящий момент. В подавляющем большинстве случаев индивидуумы и участники дорожного движения *не желают изменять свое поведение*. Следовательно, они будут сопротивляться кампании, выдвигать возражения против идей кампании и всегда будут искать причины, по которым идеи кампании к ним не относятся.

Это означает, что задача кампании, направленной на изменение поведения, гораздо сложнее, чем любая другая форма публичных коммуникаций. Опыт показывает, что несмотря на важную роль, которую играют навыки рекламных агентств в разработке эффективных кампаний, для достижения наилучших результатов их необходимо контролировать (4).

В тех случаях, когда соответствующие формы поведения не поддерживаются законодательными инициативами, информационные кампании демонстрируют очень слабую эффективность. Хорошим примером является кампания под названием «Скорость убивает», стартовавшая в австралийском штате Виктория в 1990 году в рамках более широкой программы развития инициатив, предусматривающих сильное ужесточение полицейского правоприменения. Эта кампания привела к существенному снижению травматизма, что было связано с хорошим уровнем пропаганды, творческого подхода и правоприменительной деятельности полиции. С другой стороны, вторая кампания «Думай или убивай» использовала идентичный уровень пропаганды и творческого подхода, но не предусматривала правоприменения соответствующего дорожного законодательства. Оценка, выполненная по завершении кампании, показала, что данной кампании не удалось достичь каких-либо значимых результатов (5).

Кампании с изложением программы действий

Кампании с изложением программы действий используются для расширения представления общества о ключевых проблемах и вопросах в сфере безопасности дорожного движения, а также для получения общественной поддержки определенных действий, как правило, в обозримой перспективе.

Кампании с изложением программы действий могут оказаться полезными в ситуации, когда исследование в сфере дорожной безопасности выявило потребность в проведении инициативы, однако исследование рынка показало недостаточность осведомленности населения о данной конкретной проблеме либо даже равнодушие или сопротивление проведению эффективных контрмер.

В таких обстоятельствах соответствующие уполномоченные структуры, ответственные за улучшение безопасности дорожного движения, сталкиваются с трудной задачей по получению одобрения контрмер, а также составлению необходимого бюджета и оценке возможных затрат. Применительно к проблеме ДТП, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения, исследование рынка в стране или юрисдикции может показать, что население не знает о воздействии алкоголя на человеческий организм и, в частности, о роли алкоголя в дорожном травматизме и воздействии подобного травматизма на здоровье общества. Это как раз та ситуация, в которой следует проводить кампанию с изложением программы действий. Ее целью будет являться изменение представления и степени информированности соответствующих целевых групп с тем, чтобы проблема и ее важность стали понятными. Подобное осознание проблемы следует рассматривать как необходимую предпосылку к формированию общественной и политической поддержки, требуемой для проведения кампании с изложением программы действий, представляющей собой попытку изменения поведения.

Кампании с изложением программы действий часто имеют существенную информационную составляющую и этим схожи с информационными кампаниями. Однако помимо этого, такие кампании должны обращаться к общественному сознанию и повышать озабоченность

населения данной проблемой. Следовательно, реализация подобных кампаний также потребует выработки некоторых стратегий убеждения, применяемых в кампаниях, направленных на изменение поведения.

Межведомственные кампании

В связи с междисциплинарным характером проблемы обеспечения безопасности дорожного движения персонал общественных учреждений, полицейских и транспортных департаментов, больниц и других организаций должен оказывать решительную поддержку любой разрабатываемой программе и понимать выгоды, связанные с реализацией таких программ.

По этой причине межведомственные кампании часто стремятся воздействовать на персонал и уполномоченных лиц крупных организаций, в компетенцию которых входит обеспечение безопасности дорожного движения. Этот персонал осуществляет основное взаимодействие с населением и иногда подвергается настойчивым вопросам и даже оскорблениям со стороны населения в связи с проведением кампаний, направленных на изменение поведения. Межведомственные кампании могут предоставлять такому персоналу информационную и другую поддержку, направленную на противодействие критике со стороны общественности.

Другой целью проведения кампаний является убеждение представителей таких структур в важности личного примера, который они подают обществу. Если представители транспортной службы будут разъезжать на автомобилях не пристегиваясь ремнями безопасности, офицеры полиции – ездить на мотоциклах без шлемов, водители автобусов – управлять ими в нетрезвом виде, учителя – ездить на скутерах со стертymi покрышками и без квитанции техобслуживания, если муниципальным автобусам будет дозволено ездить по дорогам без включения полного освещения, а полицейским машинам – ездить по встречной полосе движения, то общество решит, что основные официальные лица в действительности не озабочены проблемой и не считают ее важной.

Межведомственные кампании направлены на то, чтобы убедить в важности моделирования безопасных форм поведения и ключевой роли крупных организаций и их персонала в формировании устойчивых программ по повышению безопасности дорожного движения.

Ссылки

1. Ajzen I. *Attitudes, personality and behavior*. Milton Keynes, United Kingdom, Open University Press, 1988.
2. Ouellette JA, Wood W. Habit and intention in everyday life: the multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin*, 1998, 124:54—74.
3. Quimby A et al. *The factors that influence a driver's choice of speed — a questionnaire study*. (Report 325). Crowthorne, UK, TRL Limited, 1999.
4. Elliott B. *Effective road safety campaigns: a practical handbook*. (Report CR80). Canberra, ACT, Federal Office of Road Safety, 1989.
5. Cameron M et al. *Evaluation of Transport Accident Commission road safety television advertising*. (Report 52). Clayton, Victoria, Monash University Accident Research Centre, 1993.

Аббревиатуры

УСЖ	Усовершенствованная система жизнеобеспечения
АББДД	Австралийское бюро по безопасности дорожного движения
КАК	Концентрация алкоголя в крови
КБПМ	Комиссия Бангалора по формированию плана мероприятий
ГКБ	Городская корпорация г. Бангалор
УРБ	Управление по развитию г. Бангалор
БСЖ	Базовая система жизнеобеспечения
ЦТКБ	Центральная транспортная корпорация г. Бангалор
КПАВВ	Концентрация паров алкоголя в выдыхаемом воздухе
АЭЗ	Анализ эффективности затрат
АЗВ	Анализ затрат и выгод
ОГБДД	Общественная группа по безопасности дорожного движения
РВАО	Реабилитация при вождении в состоянии алкогольного опьянения
ВАИ	Вождение в состоянии алкогольной интоксикации
СЭМП	Службы экстренной медицинской помощи
ФИА	Международная автомобильная федерация
ФУДБ	Федеральное управление дорожной безопасности
ГПБД	Глобальное партнерство по безопасности на дорогах
МЦАП	Международный центр по алкогольным политикам
СНСУД	Страны с низким и средним уровнем доходов
МППР	Матери против пьянства за рулем
МВЛПА	Минимальный возраст легального приобретения алкоголя
ЧП	Члены парламента
НАБДД	Национальная администрация по безопасности дорожного движения (США)
НИПЗН	Национальный институт психического здоровья и нейронаук
ПОВАО	ЭППДТП Осведомленность о вреде вождения в состоянии алкогольного опьянения
ЭППДТП	Экстренная помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях
ГДУК	Год жизни с учетом ее качества
ОМДТРЕ	Опрос общественного мнения в отношении дорожно-транспортных рисков в Европе
ЛТИ	Лаборатория транспортных исследований
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения

Global Road Safety Partnership
c/o International Federation of Red Cross and
Red Crescent Societies
PO Box 372
17 chemin des Crêts
CH-1211 Geneva 19
Switzerland
Tel. : (41 22) 730 4249
Fax : (41 22) 733 0395
E-mail : grsp@ifrc.org
Website : www.GRSProadsafety.org

ISBN 978-2-940395-00-2

