

АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ ПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ

ПОЛИТИКА ОГРАНИЧЕНИЯ ПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ В КОНТЕКСТЕ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ РОССИИ В 1956-2018 гг. (аналитический обзор)¹

Фаттахов Т.А.¹, Немцов А.В.²

nemtsov33@gmail.com

¹ Высшая школа экономики
Институт демографии
г. Москва, Россия

² Национальный медицинский исследовательский центр
психиатрии и наркологии им. В.П. Сербского
Московский научно-исследовательский институт
психиатрии
г. Москва, Россия

Об авторах:

Фаттахов Тимур Асфанович – мл. науч. сотр. научно-учебной лаборатории социально-демографической политики «Институт демографии» НИУ ВШЭ.

Немцов Александр Викентьевич – д-р мед. наук, руководитель отделения информатики и системных исследований в психиатрии ФГБУ «НМИЦ ПН им. В.П. Сербского» Минздрава России.

Статья поступила 4.12.2019

Алкогольный фактор вносит существенный вклад в уровень дорожно-транспортной смертности в России. По данным милиции и полиции в советский и постсоветский период за счет алкогольного фактора в ДТП погибало и погибает от 20 до 30% человек. Государство и его институты предпринимают немало попыток повлиять на ситуацию. В данной статье анализируется опыт российских антиалкогольных программ в 1956–2018 гг., а также опыт регулирования в сфере административной и уголовной ответственности в отношении нетрезвых водителей.

Ключевые слова: ДТП, смертность, законодательство, нетрезвый водитель.

ВВЕДЕНИЕ

В 2004 г. в России началось глубокое и продолжительное снижение смертности от дорожно-транспортных происшествий (ДТП), которое с небольшими флуктуациями продолжается до сих пор (рис. 1). Важно отметить, что эта смертность на протяжении долгих лет имела сходную динамику со смертностью при отравлениях алкоголем, которая является наилучшим показателем реального потребления алкоголя.

¹ Исследование выполнено в рамках гранта РФФИ №19-013-00060 «Дорожно-транспортная смертность в России и ее регионах: анализ на базе связанных данных полиции и свидетельств о смерти».

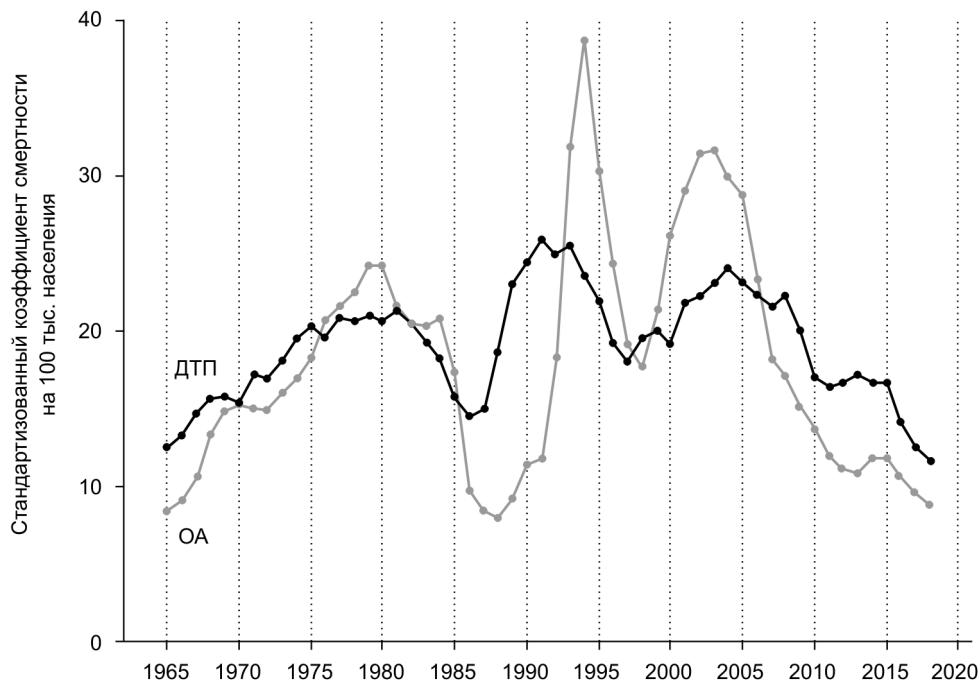


Рис. 1. Стандартизованный коэффициент смертности от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и отравлений алкоголем (ОА), на 100 тыс. населения, Россия, 1965–2018 гг.

В 2018 г. стандартизованный коэффициент смертности при ДТП, рассчитанный на основе государственной статистики, достиг в России исторического минимума (12,6 погибших на 100 тыс. населения). Предыдущий минимум 13,5 на 100 тыс. человек наблюдался в 1965 г., а максимум, 26,9 – в 1991 г. За последние 15 лет стандартизованный коэффициент смертности при ДТП в России снизился в 2,3 раза. Однако этот показатель остается все еще высоким в сравнении с европейскими странами, где в 2015 г. данный показатель в среднем по ЕС составил 4,9 на 100 тыс. человек [24].

В России за последние десятилетия существенное снижение смертности при ДТП, начавшееся в 2005 г., – третье по счету. Первое началось в 1982 г., продолжалось в связи с антиалкогольной кампанией 1985 г. всего 5 лет. Второе началось в 1994 г. и продолжалось четыре года. После этих спадов возвратный рост смертности на дорогах продолжался 4 или 6 лет с превышением исходного уровня. Последнее снижение продолжается 13 лет с короткими замедлениями в 2008 и 2012–2015 гг. Важно отметить, что динамика смертности при ДТП в целом совпадает с трендом смертей при отравлении алкоголем, отражающим колебания уровня реального потребления алкоголя (рис. 1).

В отличие от России, в большинстве европейских стран планомерное снижение смертности при ДТП началось раньше, в 1970-х гг., и это, в частности, связано с ужесточением законодательства в отношении употребления алкоголя. К настоящему времени в мире в 174 странах из 179 существуют национальные или субнациональные законы, регулирующие управление транспортного средства (ТС) в состоянии алкогольного опьянения [32]. При этом Европейский совет транспортной безопасности (ETSC) отмечает, что позитивную динамику обеспечивает не столько техническое совершенство автомобилей и дорог, сколько простейшие меры предосторожности. При этом среди первых мер называется вождение ТС в трезвом виде.

Запрет на управление ТС в состоянии алкогольного опьянения впервые возник в Англии в 1872 г. Тогда был принят закон, предусматривающий тюремное заключение за управление устройствами с паровым двигателем в состоянии опьянения [25]. Позже запреты на управление ТС в состоянии алкогольного опьянения были приняты в странах Северной Европы. В Норвегии в 1926 г. за вождение в нетрезвом виде были введены штрафы и тюремное заключение. В 1926 г. в Финляндии наказание за вождение автомобиля в состоянии опьянения предусматривало штраф либо лишение свободы сроком до года. Эти законы были приняты в ответ на стремительный рост количества ТС на фоне очень высокого уровня потребления алкоголя. В 1937 г. в Финляндии максимальный срок лишения свободы был увеличен до двух лет, а в 1950 г. – до четырех лет.

В административном и уголовном праве Норвегии и Швеции в качестве доказательной базы был принят количественный подход, основанный на химико-токсикологическом принципе определения уровня содержания алкоголя в крови. В Норвегии в 1936 г. и в Швеции в 1941 г. был установлен максимальный порог содержания алкоголя в крови 0,5 и 0,8‰. Данные ограничения были внедрены благодаря работам Э. Видмарка, который в 1920-е годы исследовал взаимосвязь между клиническими признаками опьянения и уровнем этанола в крови [1].

До 1968 г. во многих европейских странах уже была введена административная и уголовная ответственность за вождение в состоянии алкогольного опьянения, но единого критерия определения такого состояния тогда не существовало. Ограничения и запреты вырабатывались странами независимо друг от друга. Так, например, в Германии и Бельгии порог концентрации алкоголя в крови до 1968 г. был установлен на уровне 1,5‰, в Ирландии – 1,25‰, в Норвегии и Швеции – 0,5‰, во Франции, Финляндии и Дании порог не был установлен.

Конвенция о дорожном движении, принятая в 1968 г., стала первым международным документом, рекомендовавшим величину предельно допустимого уровня концентрации алкоголя в крови у водителя на уровне 0,8 г/л в крови или 0,4 мг/л в выдыхаемом воздухе [8]. В 1971 г. было разработано соглашение, дополняющее конвенцию [4], в соответствии с которым рекомендуемая величина предельно допустимой концентрации алкоголя в крови была снижена до 0,5 г/л

или 0,25 мг/л в выдыхаемом воздухе соответственно. Основой для рекомендаций послужили результаты некоторых исследований, проведенных в середине 1960-х г. в США [21; 22], результаты которых были подтверждены в 80-е, 90-е и 2000-е годы [23; 26; 29].

К 2000 г. во всех странах Европы имелись правовые нормативы, устанавливающие порог концентрации алкоголя в крови для водителей не более 0,8‰. В 2019 г. лишь в 2 странах Евросоюза (Великобритания и Мальта) порог концентрации алкоголя в крови составлял 0,8‰, во всех остальных странах он был установлен на уровне 0,5‰ и ниже.

Как показывают некоторые исследования, снижение порогового уровня содержания алкоголя в крови с 0,8 до 0,5‰ в 1970–1990 гг. во многих национальных законодательствах европейских стран носило в большей степени политический характер и никак не повлияло на частоту ДТП в этих странах [25; 27].

Цель обзора – дать обзор основных правовых актов, регулирующих потребление алкоголя разными участниками дорожного движения на фоне общей алкогольной ситуации в России.

ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ВОЖДЕНИЯ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ В СССР И РОССИИ (РСФСР)

В 2018 г. перед Россией президентом страны была поставлена амбициозная цель: снижение общего коэффициента смертности при ДТП до 4 погибших на 100 тыс. человек к 2024 г. и стремление к нулевому уровню смертности к 2030 г. Обсуждение основных тенденций смертности от ДТП последних лет является неполным без упоминания об их связи с алкогольным фактором. Учет ДТП полицией в России показывает, что на протяжении 90-х и 2000-х годов доля погибших по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения постоянно снижалась и стабилизировалась в 2006–2013 гг. на уровне 7–8%.

Однако официальные данные о задержанных водителях в состоянии алкогольного опьянения в этот период, по всей видимости, были сильно занижены. Исследование, проведенное в Амурской области, показало, что в период с 1983 по 2002 гг. 64% погибших в ДТП находились в состоянии алкогольного опьянения [10]. Анализ в Челябинской области показал, что в 2013 г. доля погибших в ДТП в состоянии алкогольного опьянения составила 44% (мужчины – 85,2%, женщины – 14,8%) [19]. Анализ в г. Санкт-Петербурге показал, что в 2015–2017 гг. доля погибших в ДТП в состоянии алкогольного опьянения составила 25% [3]. Результаты исследования по данным судебно-медицинской экспертизы, выполненное для всех территорий России, показало, что в 2017 гг. 34% погибших в ДТП находились в состоянии алкогольного опьянения [5]. К тому же данные по европейским странам, где существует надежная транспортная статистика, свидетельствуют, что по вине пьяных водителей ежегодно погибает около 25% от всех погибших в ДТП [20]. Некоторые исследования также показали, что меры анти-

алкогольной политики середины 2000-х значительно повлияли на снижение как общей смертности [28], так и от отдельных причин [30] в том числе от ДТП [7; 31].

Недооценка алкогольной составляющей смертности на дорогах России, несмотря на систематическое ужесточение законодательства в этой сфере, привела к тому, что в 2013 г. в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях были внесены изменения, в соответствии с которыми все водители, ставшие участниками ДТП с пострадавшими, должны проходить обязательное освидетельствование на алкоголь [18]. В результате этого показатель доли погибших по вине нетрезвых водителей резко возрос. Так, по данным полиции, в 2014 г. доля погибших по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения возросла до 13%, а в 2018 г. уже составила 25% от общего числа погибших в ДТП (рис. 2).

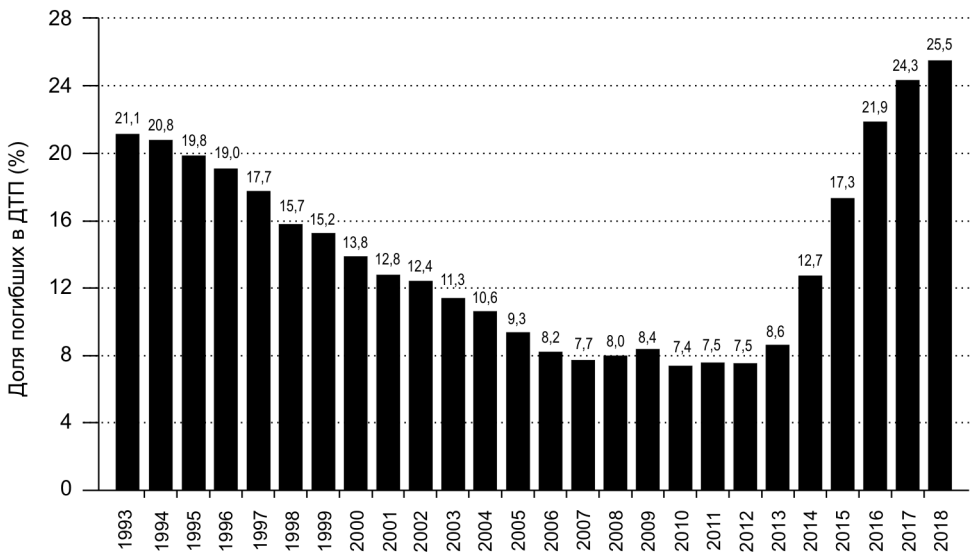


Рис. 2. Доля погибших в ДТП при участии водителей, находившихся в состоянии опьянения, в общем числе погибших в ДТП в процентах.

Очень сильная дифференциация была выявлена по регионам. Наибольшая доля погибших по вине пьяных водителей наблюдалась в восточных регионах России (Магаданская область – 53%, Республика Тыва – 47%, Амурская область – 43%, Республика Саха и Забайкальский край – 42%). Самая высокая доля была зафиксирована в Ненецком АО – 60% [2]. Это приблизительно соответствует «западно-восточному» градиенту потребления алкоголя в стране.

СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

Борьба с пьяными водителями в 60-е, 70-е, 80-е годы не имела системного характера. О проблеме пьяных водителей вспоминали, как правило, во времена антиалкогольных компаний. Наиболее популярной мерой воздействия являлось ужесточение административной ответственности в виде повышения штрафов. Эффективность подобных мероприятий в советский период была явно переоценена.

Советский период можно охарактеризовать как время становления правовой базы. До 1956 г. в России не существовало ни административной, ни уголовной ответственности за вождение в состоянии алкогольного опьянения. В 1956 г. за вождение в нетрезвом виде впервые была установлена административная ответственность в виде лишения водительского удостоверения на срок до одного года [13]. Запрет на управление транспортным средством также появляется и в первых всесоюзных правилах дорожного движения, принятых в 1961 г. В редакции правил 1965 г. появился запрет на управление ТС лицам в нетрезвом состоянии [14]. Результатом этого явилась стабилизация количества погибших в ДТП в период с 1961 по 1965 гг. В 1958 г. прошла первая антиалкогольная компания, которая предусматривала запрет на продажу водки во всех предприятиях торговли общественного питания (кроме ресторанов), расположенных на вокзалах, в аэропортах, на привокзальных и пристанционных площадях. Не допускалась продажа водки в непосредственной близости от промышленных предприятий, учебных заведений, детских учреждений, больниц, санаториев, в местах массовых гуляний и отдыха. Помимо этого, в 1958 г. была введена предельно допустимая доза алкоголя (ПДД) и административная ответственность за ее превышение.

Одним из результатов компании 1958 г. стало удорожание водки в начале 60-х годов, что также могло привести к стабилизации числа смертей от ДТП в этот период. В 50-е годы прошлого века доля ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения составляла около 30% [9].

В 1968 г. законодательство было ужесточено в отношении повторного нарушения, которое стало рассматриваться как уголовное преступление. В случае повторного нарушения, совершенного водителем в течение года, предусматривалось лишение свободы сроком до одного года. В 1972 г. была усилена административная ответственность для лиц, повторно управляющих ТС в состоянии алкогольного опьянения. Новое усиление уголовной и административной ответственности произошло во время второй антиалкогольной компании 1972 г., которая предполагала сокращение производства крепких алкогольных напитков в 1972–1975 гг., но взамен расширяла производство виноградного вина, пива и безалкогольных напитков. Также были повышены цены на спиртное, ограничено время торговли алкогольными напитками крепостью 30° и выше с 11 до 19 часов

дня. Данные полиции показывают, что в 1972 г. по отношению к 1971 г. количество ДТП сократилось на 2,5%, количество погибших в ДТП снизилось на 4,5%.

Количество ДТП по вине водителей, находившихся в состоянии алкогольного опьянения, снижалось два года подряд (1972–1973) и к 1973 г. снизилось по отношению к 1971 на 15%, количество погибших на 11%.

Но уже к 1974 г. показатели вернулись к значениям 1971 г. Все это происходило на фоне продолжающегося роста потребления алкоголя, о чем можно судить по росту количества смертей при отравлении алкоголем (рис. 1) и по ряду других социальных и медицинских показателей. Это вызвало серьезную озабоченность советского руководства алкогольными проблемами в стране и в результате в 1974 г. были созданы лечебно-трудовые профилактории, а в 1976 г. – реанимационная и наркологическая службы. Эффективность вновь созданных служб проявилась только через несколько лет из-за организационных трудностей [11]. Озабоченность руководства проявлялась и раньше в виде антиалкогольных кампаний, а до этого, еще в 60-е годы, в засекречивании всей алкогольной статистики.

Последнее масштабное усиление административной ответственности для пьяных водителей в советский период было реализовано в 1984 г. Вождение в пьяном виде теперь, помимо лишения водительского удостоверения, приводило к штрафу в размере от 30 до 100 рублей при средней зарплате по стране в 80–150 рублей [6]. Необходимо отметить, что снижение числа смертей от ДТП началось задолго до усиления административной ответственности, а именно в 1981 г. Снижение смертности в ДТП в данный период совпало с повышением цен на водку в начале 80-х годов, последствиями ратификации в 1974 г. Венской конвенции о дорожном движении, которая вступила в силу в 1977 г. С 1981 по 1984 гг. смертность от ДТП снизилась с 28,5 тыс. до 27,5 тыс. Это снижение совпало и со снижением общей смертности и смертности при отравлении алкоголем. Легко допустить, что это снижение явилось результатом деятельности наркологической и реанимационной служб.

В 1985 г. была развернута самая масштабная в истории СССР антиалкогольная кампания, которая предусматривала значительное сокращение производства алкогольных напитков, числа мест их продажи и времени продажи. Данные полиции показывают, что в период реализации программы общее количество ДТП и погибших в них людей значительно снизилось. Снижение количества ДТП в 1986 г. по отношению к 1984 г. составило 11%, с погибшими – 20,8%. Данные полиции по России о ДТП по вине пьяных водителей и их последствиях за данный период восстановить не удалось. Но имеются исследования по отдельным территориям, которые показывают, что количество пострадавших в ДТП по вине пьяных водителей в период антиалкогольной компании снизилось. Так, например, в г. Санкт-Петербурге доля пострадавших по вине пьяных водителей в 1986 г. по отношению к 1984 снизилась с 26 до 17%, т.е. на 7% [15].

В 1987 г. после снижения напряженности антиалкогольной кампании и роста потребления алкоголя, рост смертности от ДТП снова возобновился и продолжался до 1991 г. Максимальный прирост числа смертей наблюдался в 1988 и 1989 г. (22 и 26% соответственно), после чего заметно замедлился и составил в среднем 7% за период 1990–1991 гг. В 1991–1993 гг. на фоне стабилизации выпуска крепкой алкогольной продукции в стране произошла и стабилизация показателей смертности от ДТП.

Также с 1987 г. наблюдается рост числа ДТП, произошедших по вине пьяных водителей. Нужно отметить, что рост числа смертей в 1987–1991 гг. не сопровождался существенным ростом автомобилизации. С 1987 по 1989 гг. обеспеченность легковыми автомобилями выросла с 53 до 58 на 1000 человек, а в 1991 составила 68 на 1000 человек. Также в этот период происходит ослабление надзорной функции милиции, о чем свидетельствует снижение числа регистрируемых нарушений правил дорожного движения на территории всего СССР, с 45,9 млн в 1984 г. до 31,1 в 1989 г. Рост смертности от ДТП в этот период сопровождался ростом производства и потребления алкоголя, который во многом обеспечивался потреблением самогона и суррогатов алкоголя. По данным экспертов, в 1987 г. нерегистрируемое государством потребление алкоголя в стране стало преобладать над госпродажей [11].

РОССИЙСКИЙ ПЕРИОД

С ростом уровня автомобилизации в стране, начавшейся в первой половине 90-х годов, проблема пьяного вождения становится все более актуальной. В 1993 г. были приняты правила дорожного движения РФ [12], в соответствии с которыми водителю запрещалось управлять ТС в состоянии алкогольного опьянения, а также передавать управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, и употреблять алкогольные напитки после ДТП или остановки уполномоченным сотрудником милиции. В 1995 г. принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [16], в котором также был установлен запрет на эксплуатацию транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения. В 1996 г. принята первая Федеральная целевая программа «Безопасность дорожного движения в России на 1996–1998 гг.», реализация которой была отложена из-за отсутствия финансирования до 2001 г. В 1997 г. за вождение в состоянии алкогольного опьянения (первое и повторное) были увеличены штрафы до 8–12 и 10–15 МРОТ соответственно. Видимая политическая активность в сфере административного контроля над пьяными водителями 90-х годов вновь совпала с национальными мерами антиалкогольного регулирования (см. приложение).

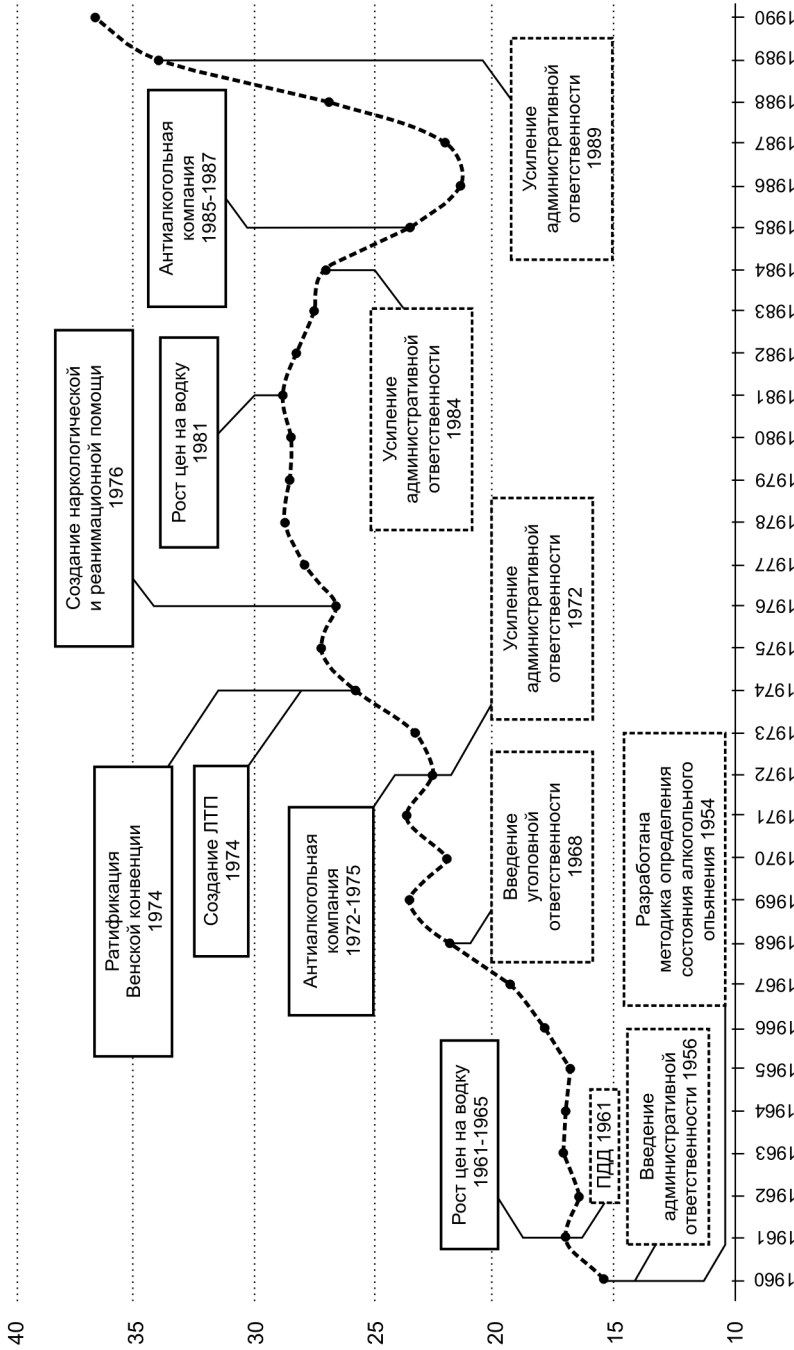


Рис. 3. Абсолютное число умерших от ДПП (тысячи) в России и основные меры антиалкогольной политики в 1960–1990 гг.

К 1991 г. потребление алкоголя после кампании 1985 г. вернулось к исходному уровню. Последующий резкий рост потребления алкоголя и соответственно рост тяжелых негативных последствий в 1992–1994 гг. заставил государство принять ряд важных политических решений. С 1993 по 1998 гг. осуществляются попытки налаживания государственного контроля на алкогольном рынке. В 1993 г. издается указ «О восстановлении государственной монополии на производство, хранение, оптовую и розничную продажу алкогольной продукции», 22 ноября 1995 г. – закон №171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции». С 1994 по 1996 гг. ведется борьба за отмену таможенных и акцизных льгот для ряда организаций, которая привела к резкому сокращению импорта спиртных напитков в 1995–1997 г. Это, в свою очередь, привело к росту цен и, как следствие, к снижению доступности алкоголя. С 1994 по 1998 гг. Министерством внутренних дел ведется борьба с подпольным производством алкоголя. В 1997 г. временно усиливается пограничный контроль на Северном Кавказе на ввозимый нелегальный спирт и вводится запрет на продажу алкогольной продукции больше 12 градусов в мелкорозничной сети. Все перечисленные меры способствовали снижению производства, продажи и потребления алкоголя в 1995–1998 гг. [11]. Количество смертей от ДТП с 1993 по 1997 гг. снизилось на 25%. Количество погибших по вине пьяных водителей в данный период также снизилось с 7,8 тыс. до 4,9 тыс. или на 37,5%.

С 1999 по 2003 гг. после дефолта 1998 г. в России происходило наращивание производства легальных крепких спиртных напитков. Это сопровождалось сокращением числа производителей алкоголя и ограничением на производство и сбыт спиртосодержащих жидкостей, предназначенных не для питья. С ростом производства алкогольной продукции и бурным ростом уровня автомобилизации происходит и рост числа смертей от ДТП, причем он был обусловлен как пешеходами, так и водителями, и пассажирами.

С 2004 г. борьба с пьяными водителями со стороны государства становится более системной. В 2004 г. отменены штрафы как альтернатива лишению прав, чего раньше не было, при этом срок лишения был установлен в 1,5–2 года. В 2007 г. за повторные вождение в состоянии алкогольного опьянения предусмотрено лишение прав сроком до трех лет и административный арест (до 15 суток) или штраф в размере 5 тыс. руб. В 2013 г. за первое нарушение к лишению прав добавлен штраф в размере 30 тыс. руб., при повторном нарушении – к лишению прав был добавлен штраф в размере 50 тыс. рублей. В 2018 г. в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях внесено изменение, в соответствии с которым ответственность наступает при содержании алкоголя в крови у водителя более 0,3‰.

До 2009 г. за ДТП, приведшее к смерти или тяжкому вреду здоровья человека, виновные в них пьяные водители несли наказание, как правило, по статье «при-

чинение смерти по неосторожности» (ст. 109 УК РФ). В феврале 2009 г. введена уголовная ответственность (п. а) ч. 2 ст. 264) за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, если оно совершено лицом, находящимся в состоянии опьянения и если оно повлекло за собой смерть или причинение тяжкого вреда здоровью человека. Данный закон предусматривал наказание на срок до девяти лет в зависимости от тяжести совершенного преступления и лишение прав на срок до трех лет.

С 2015 г. установлена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, в соответствии с которым водители, повторно управлявшие ТС в состоянии алкогольного опьянения, могут быть наказаны штрафом в размере от 200 тыс. до 300 тыс. рублей или лишением свободы на срок до двух лет с лишением прав до трех лет. Также для подобных правонарушителей предусмотрено дополнительное уголовное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

В 2019 г. принят закон об усилении уголовной ответственности для нетрезвых водителей за дорожно-транспортные происшествия с жертвами, согласно которому при причинении тяжкого вреда здоровью человека максимальное наказание предусматривается в виде лишения свободы на срок от 3 до 7 лет (было до 4 лет), в случае гибели человека – от 5 до 12 лет лишения свободы (было от 2 до 7 лет), в случае гибели двух и более лиц – от 8 до 15 лет заключения (было от 4 до 9 лет).

До 2007 г. в России действовал приказ Минздрава РФ от 2003 г., в котором порог уровня содержания алкоголя в крови был установлен на уровне 0,5‰ для случаев, когда описание клинической картины опьянения невозможно. В 2007 г. критерий «алкогольное опьянение» был понижен до 0,3‰ в крови и 0,15‰ в выдыхаемом воздухе. В 2010 г. введен «сухой закон», отменивший норму допустимого содержания алкоголя в крови. В ходе бурной общественной дискуссии в 2013 г. ПДД алкоголя вновь была повышена до 0,16‰, а в 2018 г. – до содержания в крови 0,3‰.

Также нужно отметить, что до 2008 г. описание клинической картины алкогольного опьянения врачом являлось достаточным основанием для назначения административной или уголовной ответственности. С 2008 г. основанием для назначения административной или уголовной ответственности стали лабораторные исследования, причем органы дорожно-патрульной службы стали иметь право самостоятельно проводить освидетельствование на алкогольное опьянение.

Борьба с пьяными водителями на протяжении последних двух десятилетий происходит параллельно с другими более общими антиалкогольными мероприятиями (см. приложение).

Новый подъем смертности от ДТП в начале 2000-х был одним из факторов начала очередной антиалкогольной кампании. В 2000 г., в целях монополизации алкогольной отрасли, вышло Постановление Правительства РФ от 06.05.2000 №390 «Об учреждении федерального государственного унитарного предприятия «Росспиртпром»» с широкими полномочиями по снижению потребления алкоголя в стране. В результате в 2004 г. в Федеральный закон «О рекламе» были внесены поправки, ограничивающие рекламу пива на ТВ, а в 2005 г. в Федеральный закон от 07.03.2005 №11-ФЗ «Об ограничениях розничной продажи и потребления (распития) пива и напитков, изготавливаемых на его основе» были внесены ограничения на розничную продажу и распитие пива в общественных местах. В 2006 г. проводилась процедура перелицензирования всей алкогольной отрасли, были введены новые акцизные марки, увеличился размер уставного капитала предприятий отрасли.

В 2009 г. принята «Концепция реализации государственной политики по снижению масштабов злоупотребления алкогольной продукцией и профилактике алкоголизма среди населения Российской Федерации на период до 2020 г.». В данной концепции предусмотрены меры регулирования, направленные как на ограничение ценовой доступности алкоголя, так и на снижение физической доступности. С 2010 г. к числу новых для России мер государственной антиалкогольной политики относится законодательное установление минимальной цены на водку. С 2011 г. введены единые по всей стране ограничения ночного времени продаж спиртных напитков – с 23.00 до 8.00 [17], введен запрет на продажу алкогольной продукции на АЗС, осуществляется существенное повышение акцизов на алкоголь. С 2012 г. запрещено распитие пива и напитков, изготавливаемых на его основе, а также алкогольной и спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта менее 12 процентов объема в общественных местах. С 2013 г. запрет на ночную продажу спиртного был распространен на пиво.

Снижение смертности от ДТП, начавшееся в 2004 г., происходит во многом благодаря снижению именно пешеходной смертности. Стабилизация смертности от ДТП в 2010–2015 гг. (рис. 1), возможно, свидетельствует о том, что перечисленные мероприятия исчерпали себя и перестали приводить к снижению смертности. Говоря о смертности водителей и пассажиров, нужно отметить два этапа резкого снижения – 2008–2009 гг. и 2015–2017. Единственным значимым событием в этот период являлось введение административного ареста за вождение в нетрезвом виде и наделение дорожно-патрульной службы функцией проверки на состояние алкогольного опьянения. Период нового снижения в 2015–2017 гг., по всей видимости, обусловлен введением уголовной ответственности и почти десятикратным увеличением штрафов за повторное нарушение.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В советский период проблеме алкогольного фактора на дорогах уделялось недостаточное внимание. Усиление административной ответственности в отношении пьяных водителей происходило, как правило, в периоды проведения общенародных антиалкогольных компаний.

Введение административной и уголовной ответственности в 1956 и 1968 гг., а также антиалкогольная компания 1972–1975 гг. и параллельное усиление административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения 1972 г. не привели к снижению как общего числа ДТП, так и числа ДТП, совершенных водителями в состоянии алкогольного опьянения. До середины 80-х годов смертность от ДТП почти всегда имела тенденцию к росту.

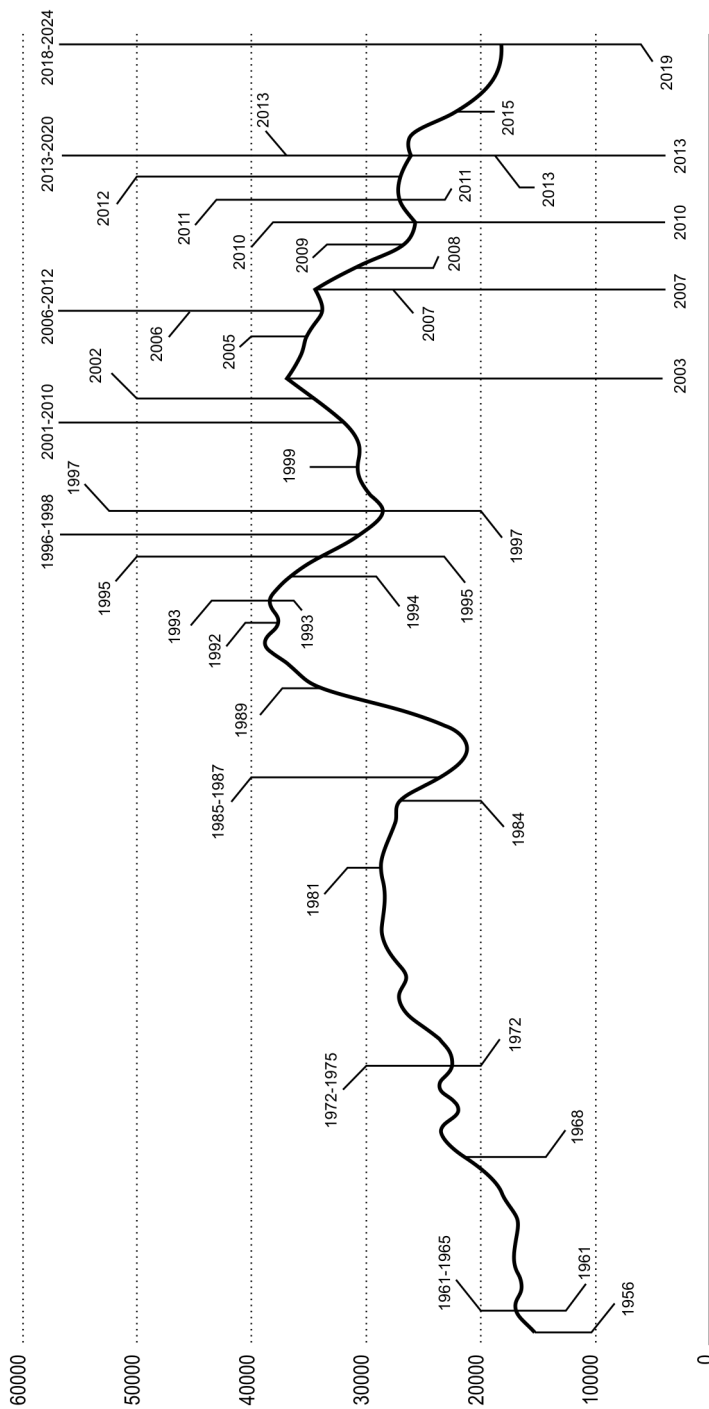
Значительное снижение смертности от ДТП наблюдалось в середине 80-х, в период антиалкогольной компании 1985 г., которой предшествовали создание лечебно-трудовых профилакториев в 1974 г., наркологической и реанимационной помощи в 1976 г., рост цен на водку в 1981 г. и усиление административной ответственности в 1984 г.

В 90-е и 2000-е годы происходит гармонизация национального и международного законодательства. В этот период происходит снижение числа регистрируемых случаев ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения, что объясняется не ужесточением административной и уголовной ответственности, а искусственным сокрытием таких преступлений, о чем свидетельствует рост выявления нарушений по вине нетрезвых водителей после введения в 2013 г. обязательного освидетельствования попавших в ДТП водителей на алкоголь.

С 2004 г. в России число погибших в ДТП постоянно снижается, но несмотря на это, доля ДТП с пострадавшими по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения в настоящее время составляет около 25%, что сопоставимо с показателями советского периода.

Начиная с 2000-х годов, борьба с пьяными водителями стала приобретать самостоятельный и систематический характер. Помимо традиционных методов воздействия (ужесточение административной и уголовной ответственности) в последние два десятилетия стали применяться и альтернативные подходы. Так, например, в России, в последние годы сделан упор на максимально допустимый уровень алкоголя в крови водителей (0,3‰), запрет на ночную продажу алкогольной продукции и повышение минимальной цены на спиртное. Также сегодня ведется активная общественная дискуссия о повышении минимального возрастного порога для покупки и потребления алкоголя, а также о пороге максимально допустимого уровня алкоголя в крови для водителей с разным водительским стажем.

Приложение. Абсолютное число умерших от ДТП в России и основные меры политики в области потребления алкоголя, 1956–2019 гг.



Основные меры политики в области потребления алкоголя, 1956–2019 гг.

Год	Мероприятие	Закон
Меры по борьбе с нетрезвыми водителями		
1956	Введение административной ответственности за вождение в нетрезвом виде	Постановление Совета Министров РСФСР от 24.05.1956 №382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте» // Хронологическое собрание законов, указов Президиума Верховного Совета и постановлений Правительства РСФСР: 1954–1956 гг. – Т. 5. – М., 1959. – С. 462–465.
1961	Принятие всесоюзных правил дорожного движения, где водителям запрещалось управление транспортным средством в состоянии даже самого легкого алкогольного опьянения.	Правила движения по дорогам СССР. – М.: Издание ОРУД-ГАИ УВД Исполнительного Комитета Московского Городского Совета депутатов трудящихся, 1961. – С. 15.
	В отношении вождения в состоянии алкогольного опьянения введен квалифицирующий признак – повторность.	Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 октября 1961 г. «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии» // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1961. – №40. – Ст. 557.
1965	Запрет на передачу управления ТС лицам в нетрезвом состоянии	Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР, утв. Министерством охраны общественного порядка РСФСР 3 июля 1964 г. на основании постановления Совета Министров СССР. – С. 13.
1968	Введение уголовной ответственности за вождение в нетрезвом виде.	Указ Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР» // Ведомости ВС РСФСР. – 1968. – №26. – Ст. 1010. (24 декабря 1992 г. статья 211.1 была исключена из Уголовного кодекса РСФСР)
	Введено понятие «состояние опьянения» вместо термина «нетрезвое состояние».	Указ Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» // Ведомости ВС РСФСР. – 1968. – №26. – Ст. 1009.
1972	Ужесточение административной ответственности за вождение в состоянии алкогольного опьянения.	Указ Президиума ВС РСФСР от 30.11.1972 «О внесении изменений в Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» // Ведомости ВС РСФСР. – 1972. – №51. – Ст. 1208.

Год	Мероприятие	Закон
1983	Введен новый состав проступка – уклонение от прохождения освидетельствования.	Указ Президиума ВС СССР от 15.03.1983 №8918-Х «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» // Ведомости ВС СССР. – 1983. – №12. – Ст. 174.
1984	Ужесточение административной ответственности по ст. 117, 120, 124, 165.	«Кодекс РСФСР об административных правонарушениях» (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) // Ведомости ВС РСФСР. – 1984. – №27. – Ст. 909.
1988	Принята новая инструкция о порядке направления граждан на освидетельствование для установления состояния опьянения и проведения освидетельствования.	Инструкция о порядке направления граждан на освидетельствование для установления состояния опьянения и проведения освидетельствования, утв. МВД СССР №45, Минздравом СССР №06-14/14, Минюстом СССР №К-8-347 29.06.1983, приказом Минздрава СССР от 08.09.1988 №694 «О мерах по дальнейшему совершенствованию медицинского освидетельствования для установления факта употребления алкоголя и состояния опьянения», «Методические указания “Медицинское освидетельствование для установления факта употребления алкоголя и состояния опьянения”» (утв. Минздравом СССР 02.09.1988 №06-14/33-14). Документ опубликован не был. Доступ из СПС «Консультант Плюс».
1989	Ужесточение административной ответственности за вождение в состоянии алкогольного опьянения.	Указ Президиума ВС СССР от 06.02.1989 №10104-ХI «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты СССР об ответственности за нарушение правил дорожного движения» // Ведомости ВС СССР. – 1989. – №6. – Ст. 41.
1993	Принятие российских Правил дорожного движения.	Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – №47. – Ст. 4531.
1995	Принятие ФЗ №196 «О безопасности дорожного движения».	Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – №50. – Ст. 4873.
1997	Ужесточение административной ответственности за вождение в состоянии алкогольного опьянения.	Федеральный закон от 3 апреля 1997 г. №67-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях».
2003	Опьянение стало определяться наличием алкоголя в крови более 0,5 г/л крови.	Приказ Минздрава РФ от 14.07.2003 №308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» (в ред. от 01.12.2003), зарегистрировано в Минюсте РФ 21.07.2003 №4913 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2003. – №48.

Год	Мероприятие	Закон
2007	Опьянение стало определяться наличием алкоголя в крови более 0,3 г/л крови или более 0,15 мг/л выдыхаемого воздуха).	Федеральный закон от 24 июля 2007 г. №210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».
2008	В правилах медицинского освидетельствования предусматривается установление состояния опьянения у лиц, находящихся в беспомощном состоянии по пробам биологических объектов.	Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 №475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – №27. – Ст. 3280.
2010	Введение нулевой промилле или так называемый «сухой закон» для водителей.	Федеральный закон от 23.07.2010 №169-ФЗ «О внесении изменения в ст. 19 Федерального закона “О безопасности дорожного движения «и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации”» // Собрание законодательства РФ. – 2010. – №30. – Ст. 4000.
2011	Запрет продажи алкогольной продукции на АЗС.	Федеральный закон от 18 июля 2011 г. №218-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившим силу Федерального закона «Об ограничениях розничной продажи и потребления (распития) пива и напитков, изготавливаемых на его основе».
2013	Отказ от «сухого закона»; увеличен штраф за первое нарушение до 30 тыс. руб.	Федеральный закон от 23.07.2013 №196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 2013. – №30 (Ч. I). – Ст. 4029.
	Введено обязательное направление на освидетельствование участников ДТП.	Федеральный закон от 28.12.2013 №437-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях по вопросам медицинского обеспечения безопасности дорожного движения».

Год	Мероприятие	Закон
2015	Введение уголовной ответственности за повторное нарушение; увеличение штрафов до 200–300 тыс. руб.	Начала действовать ст. 264.1 УК РФ, устанавливающая ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, ранее подвергнутым административному наказанию. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» от 31.12.2014 №528-ФЗ.
2019	Ужесточение уголовной ответственности за вождение в состоянии алкогольного опьянения.	Федеральный закон от 23.04.2019 №65-ФЗ «О внесении изменений в ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации».
Общенациональные меры по борьбе с пьянством		
1958	Антиалкогольная компания 1958 г.	Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об усилении борьбы с пьянством и о наведении порядка в торговле крепкими спиртными напитками».
1961	Денежная реформа 1961 г.	Постановление Совмина СССР от 04.05.1960 №470 «Об изменении масштаба цен и замене ныне обращающихся денег новыми деньгами».
1972	Антиалкогольная компания 1972–1975 гг.	Постановление Совета Министров СССР от 16.05.1972 №361. «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма».
1985	Антиалкогольная компания 1985–1987 гг.	Постановление Совета Министров СССР от 07.05.1985 №410 «О мерах по преодолению пьянства и алкоголизма и искоренению самогонварения».
1992	Отмена государственной монополии на производство алкогольной продукции.	Указ Президента РФ от 7 июня 1992 №567 «Об отмене государственной монополии на производство, хранение, оптовую и розничную продажу алкогольной продукции в РФ».
1993	Восстановление государственной монополии на производство алкогольной продукции.	Указ Президента РФ от 11.06.1993 №918 «О восстановлении государственной монополии на производство, хранение, оптовую и розничную продажу алкогольной продукции».
1995	Принятие ФЗ №171.	Федеральный закон от 22 ноября 1995 г. №171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции».

Год	Мероприятие	Закон
1996	Правительство Российской Федерации принимает первую Федеральную целевую программу «Безопасность дорожного движения 1996–1998»; борьба с импортом алкоголя.	Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июня 1996 г. №653 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996–1998 г.». Постановление Правительства Российской Федерации от 8 февраля 1996 г. №130 «О квотировании импорта спирта этилового из пищевого сырья и алкогольной продукции, ввозимых на территорию Российской Федерации».
1997	Запрет на мелкорозничную торговлю алкоголя.	Указ Президента Российской Федерации от 30.04.1997 №442 «О дополнительных мерах по предотвращению незаконного производства и оборота спирта этилового и алкогольной продукции».
2001–2010	Продолжение реализации Первой ФЦП «Безопасность дорожного движения» 1996–1998»	На основе распоряжения Правительства Российской Федерации от 16.02.2001 №232 разработан проект подпрограммы «Безопасность дорожного движения» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» на период 2002–2010 гг.
2004	Ограничение рекламы пива.	Федеральный закон от 20.08.2004 №115-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в статьи 16 Федерального закона “О рекламе”»; Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 №195-ФЗ.
2005	Ограничение продажи пива.	Федеральный закон от 07.03.2005 №11-ФЗ «Об ограничениях розничной продажи и потребления (распития) пива и напитков, изготавливаемых на его основе».
2006	Ограничение рекламы пива и напитков изготавливаемых на его основе.	Федеральный закон от 13 марта 2006 г. №38-ФЗ «О рекламе».
	Акциз на алкоголь.	Федеральный закон «О внесении изменений в главу 22 части второй Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации» от 26.07.2006 №134-ФЗ.
	ФЦП «Безопасность дорожного движения» 2006–2012.	Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. №100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах»».
2009	Принятие концепции по снижению масштабов злоупотребления алкогольной продукцией.	Распоряжение Правительства РФ от 30.12.2009 №2128-р «О Концепции реализации государственной политики по снижению масштабов злоупотребления алкогольной продукцией и профилактике алкоголизма среди населения РФ на период до 2020 года».

Год	Мероприятие	Закон
2010	Введение минимальной цены на водку.	Приказ Федеральной службы по регулированию алкогольного рынка от 30 ноября 2009 г. №17н «Об установлении и введении с 1 января 2010 г. минимальной цены на водку для розничной продажи».
2011	Ограничение ночной продажи алкогольной продукции.	Федеральный закон от 22.11.1995 №171 «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции».
2012	Запрет на распитие спиртных напитков в общественных местах.	Постановление Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. №1425.
2013	Запрет розничной продажи пива в нестационарных торговых объектах.	Федеральный закон от 22 ноября 1995 г. №171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции».
	ФЦП «Безопасность дорожного движения» 2013–2020.	Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. №864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»».
2018	Принята новая стратегия БДД.	Стратегия безопасности дорожного движения в РФ на 2018–2024 годы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Баринская Т.О., Бурцев А.А., Смирнов А.В., Петухов А.Е. История освидетельствования на состояние алкогольного опьянения // Сеченовский вестник. – 2011. – №3-4 (5-6). – С. 43–52.
2. ГИБДД. Официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс]. – <http://stat.gibdd.ru>. – (дата обращения 17.12.2019).
3. Давыдова З.В., Ягмуров О.Д. Судебно-медицинская экспертиза алкоголь-атрибутивной смертности в Санкт-Петербурге // Педиатр. – 2019. – Т. 10. – №2. – С. 55–62.
4. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 г. (заключено в г. Женеве 01.05.1971 г.) // Бюллетень международных договоров. – 2008. – №1. – С. 3–23.
5. Ковалев А.В., Морозов Ю.Е., Самоходская О.В. Алкоголь-ассоциированная смертность в России (по материалам 2011–2017 гг.) // XVII Ассамблея «Здоровье Москвы». – М., 2018.
6. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) // Ведомости ВС РСФСР. – 1984. – №27. – Ст. 909.
7. Колосницына М.Г., Хоркина Н.А., Волков А.Ю. Влияние мер алкогольной политики на динамику дорожно-транспортных происшествий в регионах России // Вопросы статистики. – 2016. – №5. – С. 50–62.
8. Конвенция о дорожном движении 1968 года [Электронный ресурс]. – http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf. – (дата обращения 17.01.2020).

9. *Косырев Е.В.* Правовое регулирование административной ответственности опьянения в СССР за правонарушения в сфере дорожного движения, совершенные водителями состояния опьянения // Устойчивое развитие науки и образования. – 2017. – №6. – С. 146–155.
10. *Кулеша Н.В., Манаков Л.Г., Воронин Н.И.* Медико-социальная и экспертная оценка дорожно-транспортного травматизма в современных условиях // Дальневосточный медицинский журнал. – 2006. – №4. – С. 69–71.
11. Немцов А.В. Алкогольная история России: Новейший период. – М.: ЛИБРИКОМ, 2009. – 320 с.
12. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 (ред. от 26.10.2017) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – №47. – Ст. 4531.
13. Постановление Совета Министров РСФСР от 24.05.1956 №382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте» // Хронологическое собрание законов, указов Президиума Верховного Совета и постановлений Правительства РСФСР: 1954–1956 гг. – Т. 5. – М., 1959. – С. 462–465.
14. Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР, утв. Министерством охраны общественного порядка РСФСР 3 июля 1964 г. на основании постановления Совета Министров СССР. – М., 1964. – С. 13.
15. *Стожаров В.В., Мирошниченко А.Г., Закарян А.А., Михайлов Ю.М.* Алкоголь и дорожно-транспортный травматизм: предложения по усилению ответственности // Скорая медицинская помощь. – 2007. – №1. – С. 36–39.
16. Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – №50. – Ст. 4873.
17. Федеральный закон от 18.07.2011 №218-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившим силу Федерального закона «Об ограничениях розничной продажи и потребления (распития) пива и напитков, изготавливаемых на его основе»».
18. Федеральный закон РФ от 28.12.2013 №437-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях по вопросам медицинского обеспечения безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. Официальные электронные версии бюллетеней. – 2013. – №52. – Ст. 7002.
19. *Шишкин Е.В.* Изучение распространенности употребления алкоголя среди погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на территории Челябинской области // Последипломное медицинское образование и наука. – 2014. – Т 9. – №1. – С. 29–31.
20. Alcohol // SafetyNet. – 2009. – URL: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/alcohol.pdf. – (accessed 17.01.2020).
21. *Allsop R.E.* Alcohol and road accidents: a discussion of the Grand Rapids study // Road Research Laboratory. – 1966. – N6. – 48 p.
22. *Borkenstein R.F., Crowther R.P., Shumate R.P., Ziel H.B., Zylman R.* The role of the drinking driver in traffic accidents. – Bloomington, IN, Department of Police Administration, Indiana University, 1964.
23. *Compton R.P., Blomberg R.D., Moskowitz H., Burns M., Peck R.C., Fiorentino D.* Crash risk of alcohol impaired driving // Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS. – Montreal, 2002. – P. 39–44.

24. European Health for All Family of Databases (HFA-DB). – URL: <https://gateway.euro.who.int/en/hfa-explorer>. – (accessed 17.01.2020).
25. *Evans L.* Traffic Safety. – Bloomfield Hills, MI; Science Serving Society, 2004. – 444 p.
26. *Hurst P.M., Harte D., Frith W.J.* The Grand Rapids dip revisited // Accident Analysis and Prevention. – 1994. – N26. – P. 647–654.
27. *Jones A.W.* Alcohol and driving – The road ahead // Proceedings 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. – Glasgow, Scotland, 2004. – P. 6.
28. *Khaltourina D., Korotayev A.* Effects of specific alcohol control policy measures on alcohol-related mortality in Russia from 1998 to 2013 // Alcohol and Alcoholism. – 2015. – Vol. 50. – N5. – P. 588–601.
29. *McLean A.J., Holubowyc O.T.* Alcohol and the risk of accident involvement // Proceedings of the Eighth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Almqvist & Wiksell International / L. Goldberg (Ed.). – Stockholm, 1981. – Vol. 1. – P. 113–123.
30. *Neufeld M., Rehm J.* Alcohol consumption and mortality in Russia since 2000: are there any changes following the alcohol policy changes starting in 2006 // Alcohol Alcoholism. – 2013. – Vol. 48. – N2. – P. 222–230.
31. *Pridemore W.A., Chamlin M.B., Kaylen M.T., Andreev E.* The impact of a national alcohol policy on deaths due to transport accidents in Russia // Addiction. – 2013. – N108. – P. 2112–2118.
32. The Global status report on road safety 2018. – URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en. – (accessed 17.01.2020).

RESTRICTIVE ALCOHOL CONSUMPTION POLICY IN THE CONTEXT OF THE RUSSIAN ROAD TRAFFIC FATALITIES IN 1956-2018: AN ANALYTICAL REVIEW

Fattakhov T.A.1, Nemtsov A.V.2

1 National Research University Higher School of Economics
Institute of Demography
Moscow, Russia

2 V. Serbsky National Medical Research Centre for Psychiatry and Narcology
Moscow Research Institute of Psychiatry
Moscow, Russia

The alcohol factor makes a significant contribution to the level of road traffic fatalities in Russia. According to the police data, about 20-30% of people in the Soviet and post-Soviet periods died and still die in alcohol-related road traffic accidents. The state and its institutions are making many attempts to influence this situation. The article analyzes the experience of the Russian anti-alcohol programs conducted in 1965–2018, as well as the experience in regulating administrative and criminal liability in relation to drunk drivers.

Keywords: road traffic accidents, road traffic fatalities, legislation, drunk driver.