

*На правах рукописи*

**Баканов Кирилл Сергеевич**

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ ЗАПРЕТ НА УПРАВЛЕНИЕ  
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ**

Специальность: 12.00.14 – Административное право; административный  
процесс

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Москва

2018

Работа выполнена на кафедре административного права  
Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя

- Научный руководитель** – **Росинский Борис Вульфович**,  
доктор юридических наук, профессор
- Официальные оппоненты** – **Майоров Владимир Иванович**,  
доктор юридических наук, профессор,  
Тюменский государственный  
университет, профессор кафедры  
административного и финансового права  
Института государства и права
- **Калюжный Юрий Николаевич**,  
кандидат юридических наук, доцент,  
Орловский юридический институт  
МВД России имени В.В. Лукьянова,  
начальник кафедры организации  
деятельности ГИБДД
- Ведущая организация** **Омская академия МВД России**

Защита состоится «28» марта 2019 г. в 11.00 час. на заседании диссертационного совета Д 203.019.01, созданного на базе Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, по адресу: 117997, Москва, ул. Академика Волгина, д. 12, учебно-лекционный корпус № 2, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета и на официальном сайте Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя (<http://www.diss.mosu-mvd.com>).

Автореферат разослан «\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 г.

Ученый секретарь диссертационного совета  
кандидат юридических наук, доцент



**Ю.Ю. Кулакова**

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность.** Автомобилизация в современном мире имеет значение для поступательного развития страны, удовлетворения экономических и социальных потребностей населения, что способствует расширению политических, социально-экономических и культурных связей как внутри страны, так и за рубежом. К сожалению, данный процесс имеет и негативные последствия, наиболее значимым из которых является дорожно-транспортный травматизм.

Несмотря на некоторое улучшение ситуации с аварийностью на автомобильных дорогах (в 2017 году произошло 169 432 (-2,5 %) дорожно-транспортных происшествия (далее – ДТП), в которых погибли 19 088 (-3,0 %) и получили ранения 215 374 (-2,6 %) человек) можно констатировать, что уровень дорожно-транспортной аварийности находится в состоянии неустойчивого равновесия.

Основными причинами ДТП являются нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) его участниками, прежде всего, водителями транспортных средств (далее – ТС), по вине которых совершается до 90% ДТП.

Нарушения ПДД принимают всеобъемлющие масштабы, а количество лиц, привлеченных в 2017 году к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, достигло 111 млн. Фактически в среднем на каждого жителя страны ежегодно приходится одно административное наказание за нарушение в области дорожного движения. Кроме того, в этой области общественных отношений высока латентность таких нарушений. По оценкам экспертов, таких нарушений совершается в 10–12 раз больше, чем выявляется.

Несмотря на общую тенденцию увеличения количества выявленных нарушений ПДД, обусловленную внедрением средств фото-видеофиксации, административные правонарушения, связанные с управлением ТС в состоянии опьянения, в настоящее время не могут выявляться такими средствами, ввиду чего особую тревогу вызывает тенденция снижения количества выявления таких правонарушений и рост количества ДТП с лицами в таком состоянии.

Число погибших в ДТП из-за нарушения ПДД водителями в состоянии опьянения за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза (на 78,8 % к 2007 году), в то время как общее число погибших в ДТП за рассматриваемый период сократилось на 39 %.

При этом в 2017 году выявлено 376,1 тыс. (-8,6 %) правонарушений, связанных с управлением ТС в состоянии алкогольного опьянения, 219,1 тыс. (+10,2 %) – в состоянии наркотического опьянения, 220,4 тыс. (-10,7 %) – в связи с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Указанные тенденции не остаются без внимания государства, в результате чего последовательно увеличивалась ответственность за данные правонарушения. Наиболее ярким примером является введение в 2015 году уголовной ответственности за повторное управление ТС в состоянии опьянения, благодаря чему только в 2017 году возбуждено 90 643 (-6,1 %) уголовных дела, однако и это решение не смогло серьезно переломить негативные тенденции.

В целом пьянство и наркомания в России становятся все более общественно опасными, особенно в сфере безопасности дорожного движения. Несмотря на существенное снижение уровня потребления алкоголя на душу населения в России (в 2017 году по сравнению с 2009 годом этот показатель снизился с 18 до 10 литров), употребление алкоголя в таких количествах остается серьезной проблемой нашего общества. Вместе с тем, за аналогичный период выросло число наркопотребителей (с 2–2,5 млн в 2009 году до 8–8,5 млн в 2016 году). К сожалению, приведенные данные не могут адекватно отразить серьезность ситуации ввиду латентного характера этих явлений.

Специальные исследования показывают, что постоянное употребление каннабиса (конопли, марихуаны, гашиша) повышает риск совершения ДТП в 9,5 раза, употребление кокаина или бензодиазепинов – до 10 раз, амфетаминов или нескольких различных наркотиков – до 30 раз, а употребление алкоголя в совокупности с наркотическими веществами повышает риск получения серьезных травм или наступления смерти до 200 раз.

Имеются достаточные основания полагать, что среди водителей, отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования, определенное место занимают лица, находящиеся в наркотическом опьянении.

В связи с этим правоохранительные органы стоят перед новыми вызовами, касающимися распространения потребления наркотических веществ, в том числе среди водителей, и появления их новых видов.

Не могло не сказаться на эффективности деятельности сотрудников Госавтоинспекции существенное сокращение личного состава, число которого за последние 5 лет сократилось на 41 тыс. человек (29 %), что вынуждает искать новые формы и методы реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения, в том числе с привлечением институтов гражданского общества и граждан.

Эффективность реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения зависит как от установления соответствующих обязанностей и ограничений, которые возлагаются на водителей ТС, так и от механизмов, обеспечивающих выявление таких нарушений.

Одним из показателей несовершенства механизма реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения является тот факт, что только 38,5 % проводимых медицинских освидетельствований на состояние опьянения (далее – МОСО) водителей ТС подтверждают их нахождение в состоянии опьянения.

Актуальность и выбор темы исследования определяется ее большой практической значимостью для совершенствования деятельности полиции по предупреждению и пресечению фактов управления ТС в состоянии опьянения, а следовательно, и снижения уровня аварийности по этой причине, а также недостаточной научной разработанностью широкого круга вопросов по данной проблематике.

**Степень научной разработанности темы исследования.** К обозначенной проблематике ученые обращались в основном через призму общих вопросов административного права. Среди авторов наиболее значимых работ можно выделить таких ученых как А.Б. Агапов, С.Н. Антонов, Д.Н. Бахрах, О.И. Бекетов, С.Н. Бочаров, А.И. Быков, И.И. Веремеенко, В.В. Головкин, А.И. Горяинов, С.Н. Дмитриев, Е.В. Додин, А.С. Дугенец, В.И. Жулев, Б.Л. Зотов, А.В. Зубач,

С.М. Зырянов, Л.А. Калинина, Ю.Н. Калюжный, И.Ш. Килясханов, В.Р. Кисин, Ю.М. Козлов, Ф.Е. Колонтаевский, А.П. Коренев, Ю.П. Кузякин, Б.М. Лазарев, М.А. Лапина, А.С. Ловинюков, В.В. Лукьянов, А.Е. Лунев, В.И. Майоров, П.В. Молчанов, О.В. Панкова, Л.Л. Попов, Б.В. Россинский, Н.Г. Салищева, Ю.П. Соловей, В.Д. Сорокин, М.С. Студеникина, С.И. Чушкин, А.П. Шергин, А.Ю. Якимов, О.М. Якуба и др.

Изучению административных правонарушений в области дорожного движения, связанных с запретом на управление ТС в состоянии опьянения, посвящен ряд самостоятельных диссертационных исследований А.К. Костылевой (1998 г.), О.А. Ивановой (2004 г.). В диссертационных работах Э.Ш. Гайтова (2008 г.), С.А. Фокина (2012 г.) рассматривались отдельные вопросы, связанные с механизмом реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, складывающиеся в процессе реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения и выявления лиц, нарушающих данный запрет.

**Предмет исследования** составляют теоретические положения, связанные с административно-правовым запретом на управление ТС в состоянии опьянения и механизмом его реализации, федеральное законодательство и иные нормативные акты, регулирующие эту деятельность, а также правоприменительная практика.

**Целью исследования** является разработка теоретических положений и научно обоснованных предложений по совершенствованию нормативного правового регулирования реализации запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также деятельности сотрудников органов внутренних дел в этой сфере.

**Для достижения поставленной цели решены следующие задачи:**

- проанализированы сущность и содержание правового запрета на управление ТС в состоянии опьянения, история его становления, а также законодательство и практика зарубежных стран по этим вопросам;

- выявлены теоретические и практические проблемы, связанные с понятием и признаками состояния опьянения водителей ТС;

- установлена специфика административных правонарушений, связанных с

запретом на управление ТС в состоянии опьянения;

- определены полнота и оптимальность нормативного правового регулирования механизмов реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения;

- выделены формы и методы реализации полицией полномочий по выявлению и пресечению нарушений, связанных с управлением ТС в состоянии опьянения;

- выявлены особенности нормативного правового регулирования и практики применения мер обеспечения производства по делу, направленных на установление состояния опьянения;

- выявлены особенности применения мер административного принуждения к лицам, управляющим ТС в состоянии опьянения;

- разработаны предложения по совершенствованию законодательства, регулирующего запрет на управление ТС в состоянии опьянения, и административно-правового противодействия нарушениям данного запрета;

**Научная новизна.** В работе осуществлено комплексное исследование вопросов, связанных с запретом на управление ТС в состоянии опьянения и механизмом его реализации.

Расширены представления об административно-правовом запрете на управление ТС в состоянии опьянения в широком смысле, выявлены имеющиеся в данной области проблемы и на основе проведенного исследования разработаны пути их решения, а также направления совершенствования этой деятельности.

Сформулирован авторский подход к пониманию административно-правового запрета на управление ТС в состоянии опьянения в широком смысле, определены юридические критерии состояния опьянения, пути оптимизации и повышения эффективности существующей системы мер государственного принуждения, направленных на противодействие таким проявлениям, выработаны единые требования к порядку определения состояния опьянения в рамках КоАП РФ.

Новизна исследования состоит также в том, что в работе определены перспективные направления использования достижений наркологии и современных технических средств в соответствующей правоприменительной деятельности.

**Теоретическое и практическое значение исследования** определяется развитием соответствующих положений науки административного права, а также предложениями по совершенствованию законодательства, регулирующего запрет на управление ТС в состоянии опьянения и механизмов его реализации, в том числе практику его применения в целях снижения количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения, оптимизации и объективизации такой деятельности, повышения законности в работе полиции.

Разработанные в ходе исследования теоретические положения, базирующиеся на комплексном анализе основных проблем, обусловленных темой диссертации, могут быть использованы в дальнейшем при проведении научных исследований в этой области, а также при совершенствовании законодательного и нормативного правового регулирования общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Практическая значимость работы также определяется совокупностью выдвинутых предложений и рекомендаций по оптимизации деятельности полиции в части реализации запрета на управление ТС в состоянии опьянения. Результаты исследования могут быть использованы в практической деятельности полиции, научной деятельности, образовательном процессе по следующим предметам: административное право, административный процесс, административная деятельность органов внутренних дел, организация деятельности ГИБДД, а также в подготовке учебных материалов в этой области.

**Методология исследования.** Методологическую основу настоящего исследования составляют общепринятые методы научного познания. В целях получения достоверных результатов автором использовались следующие методы: сравнительного правоведения, формально-логический, статистический, контент-анализа документов и другие общенаучные и частнонаучные методы.

Для достижения обозначенной цели и решения поставленных задач в работе использовались теоретические положения теории государства и права, конституционного, уголовного, административного права, науки управления, социологии и наркологии.



**На защиту выносятся следующие основные положения:**

1. Авторский подход к административно-правовому запрету на управление транспортным средством в состоянии опьянения в широком смысле, который понимается как социально-правовое явление, находящее свое отражение в совокупности всех административно-правовых норм, направленных на борьбу с подобными проявлениями в дорожном движении и способствующих неотвратимости наказания за совершение соответствующих правонарушений. В широком смысле этот запрет помимо его узкого понимания – запрещения водителю, находящемуся в состоянии опьянения, управлять транспортным средством в процессе движения – включает и иные запретительные нормы, в частности недопустимость в определенных ситуациях употреблять напитки и вещества, вызывающие опьянение, после остановки транспортного средства. Законодательством предусмотрены и другие запреты в области дорожного движения, которые следует рассматривать как части общего административно-правового запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения. Только при широком подходе к данному запрету возможно должным образом скоординировать составляющие его нормы и повысить эффективность борьбы с соответствующими правонарушениями в дорожном движении.

2. Широкое понимание административно-правового запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения позволяет рассматривать его как систему, состоящую из основного, системообразующего элемента – запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения (запрета в узком смысле) – и ряда иных, самостоятельных запретов. При этом правильная системная балансировка соответствующих административно-правовых норм способна обеспечить повышение суммарной эффективности их применения. Однако должного системного подхода к нормам об административной ответственности за несоблюдение рассматриваемых запретов в области дорожного движения в настоящее время нет, что обуславливает имеющуюся в правоприменительной практике разную правовую оценку совершаемых нарушений. Все это нередко провоцирует водителей, управляющих транспортным средством в состоянии

опьянения, с целью исключения возможности доказывания данного факта на нарушение еще одного запрета, который как правило, наказывается менее строго.

3. Учитывая общественную опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения, несоблюдения всех иных административно-правовых запретов, связанных с употреблением водителями напитков и веществ, вызывающих опьянение, а также с целью уменьшения числа соответствующих нарушений в области дорожного движения, с учетом широкого понимания запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения, необходим единый подход к установлению видов и размеров наказания за нарушения всех проявлений такого запрета (ч.1, 2 и 3 ст. 12.8, ч.1 и 2 ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ), а так же установление аналогичных административных наказаний за административные правонарушения, предусмотренные ч. 2 ст. 12.25 и ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ. Соответствующие предложения по изменению редакций статей КоАП РФ сформулированы в тексте диссертации.

4. Наличие в нормах, регулирующих запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения и ответственность за его нарушение, перечней различных веществ, вызывающих опьянение, в настоящее время обуславливает правовую неопределенность применения данных норм, что позволяет во многих случаях избежать установленную ответственность. В связи с этим под опьянением водителя транспортного средства следует понимать состояние, вызванное употреблением не только спиртосодержащих продуктов, наркотических и психоактивных веществ, но и аналогов таких веществ, новых потенциально опасных психоактивных веществ, других химических веществ и их метаболитов, в том числе лекарственных препаратов, которые вызывают нарушения физических и психических функций водителя, тем самым значительно повышая риск совершения ДТП.

5. Существующий порядок установления опьянения, вызванного употреблением наркотических и иных запрещенных веществ, в том числе лекарственных препаратов, основанный исключительно на определении состояния опьянения только за счет качественного критерия (присутствия в организме таких веществ), создает предпосылки к нарушению принципа законности. Законодательно

установленный критерий в сочетании с возможностью обнаружения в организме человека запрещенных наркотических и аналогичных веществ, в том числе лекарственных препаратов, через значительное время после их употребления, когда уже прекращено их негативное воздействие на психофизиологические функции водителя, фактически приравнивает понятие «потребление» к понятию «опьянение», в то время как факт потребления (наличие в организме) не всегда означает нахождение лица в состоянии опьянения. В целях недопущения необоснованного привлечения лиц к административной ответственности, в том числе дважды за одно деяние в законодательстве следует разграничить понятие «опьянение» от понятия «потребление», посредством закрепления дополнительного количественного критерия определения состояния опьянения в виде концентраций таких веществ.

6. Системная взаимосвязь между признаками административных правонарушений, в том числе в области дорожного движения, обуславливает необходимость применения при производстве по делам данной категории мер его процессуального обеспечения, также имеющих системную природу. В частности формально самостоятельные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, связанных с несоблюдением административно-правового запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения (отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, медицинское освидетельствование на состояние опьянения, задержание транспортного средства), являются фактически составными элементами единой системы этих мер, поскольку применяются только парой или в комплексе с остальными мерами в определенной последовательности, а нередко даже одновременно. Наряду с положительными эффектами, обусловленными данными обстоятельствами, в том числе отсутствием во многих случаях необходимости сбора тех или иных доказательств по делу, так как они уже получены при реализации иных мер, отмечаются и негативные моменты их комплексного использования – дублирование процессуальных действий, затягивание и удорожание производства по делу, необоснованное ограничение прав и законных интересов участников дорожного движения.

7. Существующая система мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, направленная на доказывание состояния опьянения, предусматривает различный порядок их реализации в зависимости от оснований их применения и статуса освидетельствуемого. При этом медицинское освидетельствование на состояние опьянения, проводимое врачом с помощью технических средств, и освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, проводимое сотрудником полиции, с точки зрения получаемых доказательств не имеют различий, кроме количества измерений, обусловленных выведением эндогенного и абсорбированного алкоголя. В целях оптимизации административно-юрисдикционного производства предлагается унификация критериев и порядка определения состояния опьянения, закрепления обязанности проведения двух измерений выдыхаемого воздуха в рамках освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, проводимого сотрудником полиции, что исключит необходимость повторного проведения аналогичных действий в рамках медицинского освидетельствования.

8. Применяемая к водителям сотрудниками Госавтоинспекции при реализации запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения такая мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении как отстранение от управления транспортным средством фактически представляет собой «словесную правовую абстракцию». При осуществлении этой меры на лицо не возлагаются никакие дополнительные права и обязанности, не обеспечивается поиск доказательств по делу об административном правонарушении, а лишь дублируется существующий общий запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения без подкрепления дополнительной ответственностью водителя за его нарушение. Вместе с тем данная мера утяжеляет и затягивает производство по делу об административном правонарушении. Ее применение к водителям транспортных средств с признаками опьянения необходимо исключить из КоАП РФ.

**Эмпирическую основу** настоящего диссертационного исследования составляют результаты правоприменительной деятельности и социологических исследований, а также аналитические и методические материалы судов общей юрисдикции, ГУОБДД МВД России, Научного центра БДД МВД России, ГУОООП

МВД России, ГИАЦ МВД России и подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, а также ФГБУ «ФМИЦПН им В.П. Сербского» Минздрава России и Московского научно-практического центра наркологии.

В процессе работы автором исследовано более 800 судебных решений судов разных уровней по делам данной категории и более 200 дел об административных правонарушениях, связанных с управлением ТС в состоянии опьянения (за период с 2000 по 2017 гг.), проведено социологическое исследование среди 600 сотрудников Госавтоинспекции МВД России, изучено мнение 30 экспертов – руководителей ГУОБДД МВД России и подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, а также 20 экспертов – сотрудников ФГБУ «ФМИЦПН им В.П. Сербского» Минздрава России и Московского научно-практического центра наркологии.

Автором изучены нормативные правовые акты, специальная литература и информационные материалы о положительном опыте работы сотрудников полиции по реализации запрета на управления ТС в состоянии опьянения, а также зарубежные публикации по соответствующему кругу вопросов.

**Апробация результатов исследования.** Основные выводы и предложения автора обсуждались и получили одобрение более чем на 15 международных и всероссийских научно-практических конференциях, прошли обсуждение на Ученом совете Научного центра БДД МВД России и кафедре административного права МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя, были использованы в нормотворческой деятельности ГУОБДД МВД России и внедрены в практическую деятельность подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

Результаты работы использовались в образовательном процессе МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя, ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, при проведении научных исследований в Научном центре БДД МВД России и Высших академических курсов руководителей подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

**Структура и объем работы** определялись целями и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка используемой литературы и приложений.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** аргументируется выбор темы настоящего исследования на основе ее актуальности, анализируется степень научной разработанности, обозначаются объект, предмет, цель и задачи работы, представляются основные положения, выносимые на защиту, определяется методология, характеризуется научная новизна и практическая значимость исследования, приводятся сведения об апробации результатов.

**Первая глава** «Административно-правовой запрет на управление транспортным средством в состоянии опьянения как метод правового регулирования и ответственность за его нарушение» состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе** – «Правовая регламентация запрета на управление транспортным средством в состоянии опьянения» – автором на основе существующих научных точек зрения раскрывается правовая природа и содержание административно-правового запрета, его характерные черты и признаки, а также ретроспективный анализ законодательства, регламентирующего запрет на управление ТС в состоянии опьянения как на международном, так и на национальном уровнях, который позволяет проследить логику его формирования и имеющиеся тенденции.

Отмечается, что национальное законодательство постепенно гармонизировалось с международным. Запрет на управление ТС в состоянии опьянения формировался как в законодательных, так и подзаконных актах как обязанность водителей ТС воздерживаться от управления ТС после употребления запрещенных веществ. Данный запрет в различные периоды времени был обеспечен как административной ответственностью, так и уголовной за повторные нарушения. Ответственность за данное нарушение развивалась по пути постепенного ужесточения. Механизм определения состояния опьянения постоянно совершенствовался, что привело к закреплению юридических критериев определения состояния опьянения, причем с постепенным понижением допустимой концентрации алкоголя для того, чтобы сузить возможность медицинского усмотрения и позволить самостоятельно проводить освидетельствование сотрудникам правоохранительных органов с использованием специальных

технических средств. Данные тенденции в полной мере сопоставимы с мировыми практиками.

Исследованы основные принципы установления административно-правового запрета (обоснованность, определенность, обеспеченность).

Установлено, что реализация принципа «определенность запрета» вызывает проблемы, так как для регулирования запрета на управление ТС под воздействием наркотических и психотропных веществ законодатель использует различные юридические конструкции, которые отличаются не только по форме выражения, но и смыслу.

В связи с этим в целях реализации принципа определенности и недопущения избежания установленной ответственности запрет на управление ТС под воздействием наркотических и иных веществ, вызывающих опьянение, должен содержать единые виды таких веществ, а ориентиром перечня таких веществ должно служить законодательство в области оборота таких веществ.

Противодействие привлечению к ответственности за нарушение запрета на управление ТС в состоянии опьянения обусловило появление производных от него запретов в виде ответственности за отказ от прохождения МОСО, а также запрета на употребление веществ, вызывающих опьянение, после ДТП и остановки сотрудником полиции.

Данное обстоятельство обусловило формирование нами широкого подхода к пониманию запрета на управление ТС в состоянии опьянения, который помимо его узкого понимания – запрета на управление ТС в таком состоянии, включает и такие его проявления, как запрет на употребление веществ, вызывающих опьянение, после ДТП или остановки сотрудником полиции, а также обязанности проходить МОСО в установленном порядке (запрет на отказ от МОСО).

Отмечается, что такой подход в настоящее время не нашел своего применения в полном объеме, так как такое проявление запрета, как употребление веществ, вызывающих опьянение, после ДТП или остановки сотрудником полиции, не нашло своего правового обеспечения и оценки законодателем наравне с управлением в состоянии опьянения и отказом от МОСО в рамках административной преюдиции,

так и в Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях ПДД.

Такое положение дел обуславливает тенденции нарушения одних запретов в целях скрыть нарушение других запретов, чтобы исключить более строгую ответственность. Следовательно, широкое понимание запрета на управление ТС в состоянии опьянения должно получить применение при законодательном регулировании, в части одинаковой правовой оценки этих явлений и закрепления одинаковых видов и размеров ответственности за эти правонарушения. Причем такой подход должен применяться не только в административно-деликтном, но и в уголовном праве (административная преюдиция).

**Во втором параграфе** – «Состояние опьянения водителей транспортных средств и юридические критерии его определения» – автором исследуются понятие состояния опьянения, выделяются его юридические критерии, закрепленные в различных законодательных и подзаконных актах, а также исследуется практика их применения.

В зависимости от критериев определения состояния опьянения, выделяют два вида опьянения: алкогольное и иное опьянение (кроме алкогольного).

Алкогольное опьянение у водителей ТС определяется наличием юридических критериев: качественного (наличие в организме) и количественного ( $> 0,16$  мг/л выдыхаемого воздуха или  $\geq 0,3$  г/л крови).

При этом для лиц, направляемых на МОСО по другим основаниям <sup>1</sup> к обозначенным выше юридическим критериям, законодательство закрепляет дополнительный медицинский критерий в виде наличия как минимум трех клинических признаков опьянения, а алкоголь измеряется только в одной среде – выдыхаемый воздух.

Специальные исследования показывают, что при низких порогах наличия алкоголя в организме клиническая картина может не появляться, что, как следствие, создает возможности субъективного усмотрения для установления или не установления состояния опьянения у одного и того же лица.

---

<sup>1</sup> Например, в соответствии со ст. 27.12.1 КоАП РФ или п. 14 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции».



Закрепление в КоАП РФ количественных показателей только в выдыхаемом воздухе и крови делает невозможным установление состояния опьянения в других биологических объектах (слюна, моча и др.), хотя в правоприменительной практике такая потребность возникает.

Существующие в настоящее время методики не позволяют осуществить количественный перевод концентрации алкоголя, полученной в одной среде, в другую, достаточной для использования в целях доказывания, что ограничивает возможности правоприменителя по доказыванию состояния опьянения и применению современных достижений науки наркологии. Следовательно, в КоАП РФ необходимо закрепить только количественный показатель в выдыхаемом воздухе, а Правительству РФ предоставить полномочия определить количественный показатель концентрации алкоголя в тех биологических средах, в которых в настоящее время существующие в наркологии методики позволяют определять состояние опьянения.

Иное опьянение у водителей ТС определяется наличием следующего юридического критерия: качественного (наличие в организме), при этом данный критерий ограничен дополнительным критерием – рамочным (наличие обнаруженного вещества в Перечне наркотических и психотропных веществ).

Рамочный критерий не обеспечивает полное подкрепление ответственностью запрета, содержащегося в п. 2.7 ПДД и первом предложении прим. к ст. 12.8 КоАП РФ в части запрета на управление под воздействием иных веществ, вызывающих опьянение, а именно аналогов наркотических и психоактивных веществ, новых потенциально опасных веществ, в том числе лекарственных средств, нарушающих физические и психические функции (далее – другие вещества, вызывающие опьянение). Вместе с тем, для случаев повторного нарушения запрета на управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ) законодатель предусмотрел в прим. к ст. 264 УК РФ юридический критерий в виде наличия в организме не только наркотических и психоактивных веществ, но и других веществ, вызывающих опьянение.

Одновременно, при сравнении аналогичных критериев опьянения для целей административно-юрисдикционного производства у лиц, направленных по другим

основаниям на МОСО, к обозначенным выше юридическим критериям добавляется дополнительный – медицинский критерий в виде наличия как минимум трех клинических признаков опьянения, а также расширенный рамочный критерий в виде наличия не только наркотических, психоактивных веществ, но и других веществ, вызывающих опьянение.

Данное положение дел обусловило появление двух противоположных подходов в правоприменительной практике: буквальный (только вещества из Перечня наркотических и психоактивных веществ)<sup>1</sup> и бланкетный (всех веществ, перечисленных в п. 2.7 ПДД)<sup>2</sup>.

Отдельному рассмотрению подлежит управление ТС под воздействием лекарственных средств, которые следует рассматривать в двух видах.

1. В состав которых входят наркотические или психоактивные вещества, следовательно, они подпадают под установленный рамочный критерий.

2. Которые не содержат в своем составе таких веществ, однако их употребление вызывает нарушение физических и психических функций человека.

В настоящее время установленные критерии не позволяют признавать водителей, находящихся под их воздействием, в состоянии опьянения, несмотря на то, что это состояние негативно влияет на безопасность дорожного движения.

Стоит отметить, что инструкции по применению таких лекарств не всегда содержат запрет на управление ТС после их употребления, даются только рекомендации о нежелательности заниматься деятельностью, связанной с источником повышенной опасности, что создает предпосылки для добросовестного заблуждения граждан и не способствует реализации принципа определенности правового запрета. Для предотвращения таких случаев и надлежащего информирования граждан целесообразно ввести специальную маркировку на их упаковках (пиктограмма «перечеркнутый автомобиль»).

Появление новых видов веществ, вызывающих опьянение, обуславливает необходимость единого подхода к закреплению в законодательстве запрета на

---

<sup>1</sup> В рамках Буквального подхода только в г. Москве в 2017 году в 224 случаях у водителей выявлялись иные вещества, однако состояние опьянения не устанавливалось.

<sup>2</sup> В рамках Бланкетного подхода в РФ в 2017 году в 967 случаях установлено опьянение иными веществами.

употребление таких веществ, в том числе запрета на управление ТС под их воздействием.

Следовательно, положения КоАП РФ, УК РФ, ФЗ о БДД, ПДД и других законодательных актов, содержащих запрет на управление ТС в состоянии опьянения, вызванного употреблением запрещенных веществ, должен содержать единую юридическую конструкцию, исключающую возможность двоякого толкования.

Обосновывается необходимость закрепления единых критериев определения состояния опьянения вне зависимости от порядка направления лица на МОСО.

Проведенное исследование позволило установить, что существующие критерии определения состояния у водителя ТС включают в себя как состояние, когда вещества, вызывающие опьянение, оказывают негативное воздействие на функции водителя (опьянение), так и просто наличие таких веществ в организме (потребление), в том числе потребление их в прошлом.

Правоприменительная практика показывает, что водителей, у которых выявлено иное опьянение (кроме алкогольного) также привлекают к ответственности за потребление таких веществ (ст. 6.9 КоАП РФ), что создает предпосылки привлечения лица к административной ответственности дважды, в случае если наркотические вещества, обнаруженные в биологическом объекте, были употреблены ранее (могут выявляться от 1 до 36 суток после последнего случая потребления) и уже не оказывают негативного воздействия на возможность выполнения функции водителя.

Аналогичная ситуация обстоит и с лекарственными препаратами, например, при употреблении корвалола. Содержащийся в его составе фенобарбитал, находящийся в перечне запрещенных веществ, может выявляться в рамках МОСО через значительное время после его применения, что повлечет возможность незаконного привлечения лица к ответственности.

Следовательно, необходимо законодательное закрепление критериев, разграничивающих факт «потребления» и «опьянения» посредством установления используемых в зарубежных практиках пороговых величин концентрации таких веществ («cut-offs»).

**В третьем параграфе** – «Административные правонарушения, связанные с запретом на управление транспортным средством в состоянии опьянения» – автором исследуются субъективные и объективные признаки составов нарушений запрета на управление ТС в состоянии опьянения, которые определяют наступление административной ответственности.

К административным правонарушениям, связанным с запретом на управление ТС в состоянии опьянения, относим нарушения, предусмотренные ст. 12.8, 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ.

Особенностями составов таких административных правонарушений, являются место совершения (дорога), предмет (транспортное средство), статус лица (водитель, находящийся в состоянии опьянения), с субъективной стороны данные нарушения характеризуются формой вины в виде умысла и неосторожности, и только отказ от МОСО – в виде прямого умысла.

Развитие машиностроения обуславливает появление новых средств передвижения, которые все сложнее классифицировать. Формирование в правоприменительной практике тенденции в виде непризнания в качестве ТС спортивного инвентаря и самоходной техники, соответствующих по своим характеристикам ТС, не способствует обеспечению безопасности дорожного движения. Движение по дорогам общего пользования таких средств создает не меньшую угрозу, чем классические ТС, ввиду чего возникает потребность ограничить доступ таких средств на дороги общего пользования, а также распространить на них юрисдикцию главы 12 КоАП РФ.

Отдельно исследуются причины отказа от МОСО (ст. 12.26 КоАП РФ). Проведенное нами социологическое исследование показывает, что 92 % респондентов считают, что такой причиной является желание лиц скрыть свое нахождение в состоянии наркотического опьянения.

Анализ возможных причин отказа от прохождения МОСО на основе юридических последствий установления наркотического опьянения (например, ответственность за потребление наркотических веществ (ст. 6.9 КоАП РФ), постановка на наркологический учет, что, как следствие, приведет к прекращению права управления, ограничения занимать определенные должности и другие

ограничения) позволяет сделать вывод, что возможность отказа от МОСО выгодна для лиц, находящихся в состоянии наркотического опьянения, поскольку может позволить избежать дополнительных негативных последствий.

Диссертантом отмечается проблема, заключающаяся в возможности сокрытия фактов управления ТС в состоянии опьянения посредством совершения других правонарушений, а именно оставление места ДТП, не остановка по требованию, так как ответственность за эти нарушения несоизмеримо меньше по сравнению с ответственностью за вождение ТС в состоянии опьянения. Такие деяния могут представлять собой латентную форму отказа от МОСО, а несоизмеримость наказания может поощрять такие неправомерные деяния. Следовательно, необходимо установить соразмерную ответственность за такие деяния по видам и размерам юридических последствий относительно отказа от МОСО.

**Вторая глава** «Административно-правовое противодействие управлению транспортным средством в состоянии опьянения» состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе** – «Формы и методы выявления сотрудниками полиции водителей, находящихся в состоянии опьянения» – автором выделяются формы выявления водителей, управляющих ТС в состоянии опьянения, в транспортном потоке, исследуется организация деятельности сотрудников полиции по этому направлению, основания остановки ТС и выявления внешних признаков опьянения у водителей ТС.

Автором выделяются следующие формы выявления водителей ТС в состоянии опьянения в транспортном потоке: повседневный надзор за дорожным движением (выявляется 63 % всех таких нарушений); специальное мероприятие (28,6 %); проверка ориентирующей информации (8,4 %).

Социологические исследования подтверждают готовность граждан участвовать в выявлении и пресечении таких нарушений (86 %), при этом большинство респондентов готовы помочь только дистанционно с помощью средств телефонной и электронной связи. Установлено, что вероятность подтверждения сообщения гражданина составляет 33 %, полицейских – 83 %. Почти в половине случаев по информации граждан не удается установить самого водителя. Следовательно, необходимо организовать работу по доведению до сведения граждан

минимальных требований предоставления ориентирующей информации, а также разработать систему оперативного реагирования на такую информацию.

Анализ протоколов испытания разработанных технических средств удаленной диагностики концентрации алкоголя в салоне автомобиля позволяет сделать вывод, что их показания могут использоваться исключительно как повод для остановки ТС с целью проверки водителя. Однако они имеют ряд технических недостатков и требуют дальнейшего совершенствования, а в перспективе, согласно экспертным оценкам, смогут увеличить выявляемость таких водителей на 30–35 %.

Установленные признаки опьянения водителей ТС, являющиеся основаниями для применения ряда мер административного принуждения, могут выявляться исключительно органолептическим методом, что обуславливает их субъективность.

Только в 2017 году 61,5 % МОСО водителей ТС дали отрицательный результат, а за первый год действия нормы, обязывающей направлять всех водителей, участвующих в ДТП, на освидетельствование, вне зависимости от наличия внешних признаков, количество ДТП с участниками в состоянии опьянения увеличилось на 18,1 %, отказавшимися от МОСО – на 23,3 %, тогда как общее количество ДТП увеличилось только на 0,3 %.

Низкая эффективность обусловлена обозначенной выше тенденцией увеличения потребления наркотических веществ и появлением их новых видов, а также недостаточностью существующих мер противодействия таким проявлениям.

В целях повышения объективности применения таких мер принуждения в качестве оснований их применения наряду с существующими признаками опьянения необходимо закрепить показания технических средств предварительной диагностики алкогольного и наркотического опьянения, разделив указанные признаки по видам опьянения. Согласно экспертным оценкам, внедрение таких средств предварительной диагностики позволит на 30 % повысить эффективность этой деятельности. Считаем также необходимым ввести дополнительное обучение по выявлению таких признаков для соответствующих сотрудников полиции.

**Во втором параграфе** – «Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, направленные на установление состояния опьянения» – автором исследуется сущность и содержание таких мер обеспечения

производств по делу, как освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и МОСО.

Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения представляет собой частный случай применения уполномоченным должностным лицом специальных технических средств измерения, требования к которым аналогичны закрепленным в ст. 26.8 КоАП РФ. Данное процессуальное действие не содержит в себе пресекающей или обеспечительной функции, а направлено исключительно на получение доказательств по делу.

Проведенное исследование позволило установить, что МОСО, проводимое врачом с помощью технических средств измерения выдыхаемого воздуха, и освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, проводимое должностным лицом, с точки зрения получаемых доказательств не имеют различий, так как специальные знания врача никак не учитываются. По сути освидетельствование сводится к применению одинаковых измерительных приборов разными должностными лицами.

Единственным различием являются дважды проводимые замеры выдыхаемого воздуха в рамках МОСО, что обеспечивает выведение алкоголя, находящегося в полости рта (абсорбированного) и образующегося в результате употребления слабоалкогольных пищевых продуктов (кефир, лекарственные средства на основе алкоголя и др.), а интервал в 15 минут гарантирует его полное выведение.

В целях оптимизации производства по делу путем снятия дополнительной нагрузки с должностных лиц и врачей, осуществляющих двойную работу, считаем необходимым закрепить такой порядок для освидетельствования, проводимого сотрудниками полиции, а в рамках МОСО исследовать исключительно биологические объекты (в том числе на алкоголь).

Чтобы предусмотреть защиту прав освидетельствуемых, необходимо предоставить им возможность после освидетельствования самостоятельно обращаться для проведения медицинских исследований или ходатайствовать о проведении соответствующих экспертиз.

Исследован вопрос возможности распространения такой меры, как освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и на установление иных

видов опьянения. На эту необходимость указывали 92 % респондентов из числа опрошенных сотрудников Госавтоинспекции. Однако в настоящее время отсутствуют правовые основания для установления наркотического опьянения вне лабораторных исследований, так как существующие экспресс-методы и технические средства, работающие на их основе, ограничены выявлением нескольких групп наркотических веществ, а также могут давать ложные результаты (до 10–15 %), так как носят вероятностный характер. Приборы, основанные на таких методиках работы, не обеспечены процедурами калибровки и метрологической поверки, и, следовательно, не могут являться средствами измерения в соответствии со ст. 26.8 КоАП РФ. Такие методики и технические средства на их основе могут быть использованы исключительно как средства предварительной диагностики, о чем свидетельствует международный опыт.

В настоящее время срок препровождения водителя в медицинскую организацию для МОСО не определен. Вместе с тем, в зависимости от цели, которую преследует такая мера, она должна быть ограничена сроком выведения веществ, вызывающих опьянение, из организма человека, иначе проведение последующего МОСО теряет смысл.

Прежде всего, это касается алкогольного опьянения из-за большей скорости элиминации алкоголя из организма (до 0,112 мг/л в час)<sup>1</sup>, в связи с чем считаем необходимым законодательно закрепить срок доставки в медицинские организации для проведения МОСО, не превышающий двух часов, а алкогольное опьянение по выдыхаемому воздуху устанавливать только в рамках освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Отдельно автором исследуется вопрос процессуального статуса медицинского работника, проводящего МОСО. Установлено, что в МОСО принимают участие несколько медицинских работников, не имеющих соответствующего процессуального статуса. Функционал медицинского работника, осуществляющего забор воздуха и биологических объектов, соответствует специалисту; медицинского работника, проводящего ХТИ – эксперту; само это исследование – экспертизе. В

---

<sup>1</sup> С учетом действующего порога содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе 016 мг/л подтвердить факт наличия алкогольного опьянения в течение часа с учетом максимальной скорости элиминации возможно только с величины 0,218 мг/л (0,112 мг/л + 0,16 мг/л).



целях повышения объективности получаемых доказательств, закрепления процессуального статуса таких лиц, установления иных правовых гарантий необходимо указанным участникам производства придать статус специалиста и эксперта соответственно, а ХТИ – экспертизы.

Делается вывод об искусственном разделении МОСО самостоятельно для водителей и других нарушителей в рамках КоАП РФ. Так как содержащиеся в порядке их проведения различия не имеют на то должных оснований, а сложились исключительно из-за более обширного законодательного регулирования освидетельствования водителей, назревает необходимость их объединения и унификации вне зависимости от оснований проведения.

**В третьем параграфе** – «Совершенствование правового регулирования и применения мер административного принуждения, применяемых в отношении водителей транспортных средств, находящихся в состоянии опьянения» – автором исследуется особенность применения мер обеспечения производства по делу к водителям ТС, находящимся в состоянии опьянения, а также предлагаются пути оптимизации применения таких мер.

Выявлены законодательные пробелы в части закрепления различных должностных лиц, уполномоченных составлять протоколы по делам об административных правонарушениях данной категории и применять отдельные меры обеспечения производства по делу. Полномочиями по составлению протоколов по таким нарушениям наделены сотрудники большинства строевых и оперативных подразделений полиции, по применению мер обеспечения к таким нарушителям – исключительно должностные лица, осуществляющие федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения, что делает невозможным их полноценное осуществление производства по делу.

В связи с этим обосновывается необходимость наделения полномочиями по применению таких мер, как освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и направление на МОСО должностных лиц, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях.

Диссертантом исследован вопрос соотношения таких мер обеспечения производства по делу, как отстранение от управления ТС, освидетельствование на

состояние алкогольного опьянения и направление на МОСО с аналогичными процессуальными полномочиями Полиции<sup>1</sup> и Госавтоинспекции<sup>2</sup>.

Наличие данных параллельных процессуальных мер обуславливает возникновение конкуренции норм, что может привести к нарушению принципа законности, о чем свидетельствует неоднозначная правоприменительная практика, так как основания и порядок применения таких мер не установлен.

Закрепление таких мер в качестве самостоятельного процессуального полномочия Госавтоинспекции в частности и полиции в целом является анахронизмом, обусловленным историей формирования таких мер обеспечения производства по делу из самостоятельных процессуальных полномочий. Следовательно, соответствующие положения из ФЗ «О Полиции» и «Положения о Госавтоинспекции» требуют своего исключения в части дублирования самостоятельных мер обеспечения, применяемых к водителям ТС в состоянии опьянения.

Следующей особенностью применения таких мер обеспечения производства по делу является жесткая регламентация последовательности применения рассматриваемых мер. Перед направлением лица на МОСО ему должна быть представлена возможность пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, нарушение которой влечет прекращение производства по делу (вне зависимости от явных признаков наркотического опьянения у лица, что делает бессмысленным применение такой меры обеспечения).

Считаем, что нарушение порядка реализации одного процессуального действия не должно влиять на законность другого.

Наличие такой меры обеспечения производства по делу, как отстранение от управления ТС, выражающейся в виде временного запрета, направленного на ограничение возможности реализации права управления ТС при наличии общего запрета на управление ТС в состоянии опьянения, не подкрепленной соответствующей ответственностью за ее нарушение, а также применяемой не во всех случаях, а также отсутствие практической необходимости, является излишним

---

<sup>1</sup> пп. 14, 21 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О Полиции» и ст. 44 ФЗ «О наркотических средствах и психотропных веществах».

<sup>2</sup> пп. «к», «л» п. 12 «Положения о Госавтоинспекции».

правовым механизмом, не влияющим на квалификацию деяния и создающим дополнительные бюрократические проволочки, которые выражаются в затрате времени и лишних поводах для обжалования действий должностных лиц.

Считаем необходимым отказаться от применения такой меры обеспечения к водителям ТС в состоянии опьянения, что позволит сократить время на осуществление соответствующих процедур и не повлияет на качество производства по делу.

Возможность отказаться от МОСО в целях избежания дополнительных негативных последствий обуславливает сокрытие данного факта лицами, находящимися в состоянии наркотического опьянения.

С учетом зарубежного опыта считаем целесообразным осуществить реализацию принципа «невозможности кого-либо отказаться или уклониться от проведения теста дыхания, анализа крови или медицинского освидетельствования» через создание механизма принудительного освидетельствования лица и взятия проб и образцов в случаях и порядке, установленном законодательством РФ.

Внедрение принудительных механизмов освидетельствования позволит устранить существующие правовые недостатки, создающие преимущества для лиц, потребляющих наркотические вещества, и обеспечит их исключение из участия в дорожном движении в качестве водителей до полного выздоровления.

**В заключении** обобщаются выводы, полученные в процессе исследования, и намечены проблемы, нуждающиеся в дальнейшем, более глубоком изучении.

**Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора:**

**I. В научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК:**

1. Баканов К.С. Административно-правовое регулирование определения состояния опьянения у водителей транспортных средств / К.С. Баканов // Вестник Московского университета МВД России. – 2018 – № 2. – 0,4 п.л.

2. Баканов К.С. Отказ от медицинского освидетельствования водителем транспортного средства и его взаимосвязь с потреблением наркотических средств / К.С. Баканов // Законы России: опыт, анализ, практика. –2018. – № 11. – 0,5 п.л.

3. Баканов К.С. Некоторые аспекты прекращения права на управление транспортным средством при потреблении наркотических средств и алкоголя / К.С. Баканов // Закон и право. – 2018. – № 7. – 0,3 п.л.

4. Баканов К.С. Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции / К.С. Баканов // Труды Академии управления МВД России. – 2018. – № 3. – 0,4 п.л.

5. Баканов К.С. Некоторые аспекты административно-правового регулирования медицинского освидетельствования на состояние опьянения через призму применения специальных познаний / К.С. Баканов // Научный портал МВД России. – 2018. – № 4. – 0,4 п.л.

6. Баканов К.С. Медицинское освидетельствование на состояние опьянения в России: актуальные проблемы и перспективы развития / А.А. Бурцев, К.С. Баканов, Л.Н. Благов, В.В. Киржанова // Наркология. – 2018. – № 10. – 0,7 п.л.

7. Баканов К.С. Модель профилактики управления транспортным средством в состоянии опьянения / А.А. Бурцев, Е.В. Фадеева, К.С. Баканов // Вопросы наркологии. – 2017. – № 1. – 0,4 п.л.

8. Баканов К.С. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / К.С. Баканов, В.Ф. Васюков // Уголовный процесс. – 2016. – № 6. – 0,4 п.л.

9. Баканов К.С. Проблемные вопросы правового регулирования назначения и проведения экспертиз в рамках производства по делам об административных правонарушениях / А.В. Булыжкин, К.С. Баканов, В.В. Власов // Научный портал МВД России. – 2016. – № 3. – 0,3 п.л.

## **II. В иных изданиях:**

10. Баканов К.С. О некоторых подходах к совершенствованию законодательства об административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения / К.С. Баканов // Современное российское право: взаимодействие науки, нормотворчества и практики. Московская юридическая неделя. XIII Международная научно-практическая конференция (Кутафинские чтения): материалы конференции: в 3 ч. – Ч. 3. – Москва: РГ-Пресс, 2018. – 0,2 п.л.

11. Баканов К.С. Некоторые вопросы определения состояния опьянения водителей транспортных средств / К.С. Баканов // XII международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)» 12 апреля 2018 г. (сборник материалов) / редкол. Ю.Н. Калюжный (и др.). – Орел: ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2018. – 0,2 п.л.

12. Баканов К.С. О некоторых вопросах административно-правового регулирования признаков опьянения лиц, управляющих транспортным средством / К.С. Баканов // Актуальные вопросы административно-правового регулирования («Кореневские чтения») сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции. – 2017. – 0,2 п.л.

13. Баканов К.С. Европейский опыт пресечения управления транспортным средством в состоянии опьянения / К.С. Баканов // XI международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)» 20–21 апреля 2017 г. (сборник материалов) / редкол. Ю.Н. Калюжный (и др.). – Орел: ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2017. – 0,2 п.л.

14. Баканов К.С. Роль и перспективы участия общества в выявлении водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения / К.С. Баканов // Аналитический вестник. – 2016. – № 33. – 0,3 п.л.

15. Баканов К.С. Административная преюдиция за нарушения в области дорожного движения / П.В. Молчанов, С.Н. Антонов, К.С. Баканов // Проблемы административного процесса в государственном управлении: тезисы докладов участников Междунар. Науч.-прак. Конференции (3 апреля 2015 г., Москва) / отв. ред. С.А. Старостин. – М.: Издательский центр Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2015. – 0,3 п.л.

### **III. Методические рекомендации**

16. Баканов К.С. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения / О.М. Портанников, С.Н. Антонов, К.С. Баканов и др. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России. – 2016. – 4 п.л.