

**Совет Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации**

АНАЛИТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ АППАРАТА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ



**К четвертому Международному конгрессу
«Безопасность на дорогах
ради безопасности жизни»**

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД

**Москва
2012**

Настоящий аналитический доклад подготовлен к четвертому Международному конгрессу "Безопасность на дорогах ради безопасности жизни" (27–28 сентября 2012 года, г. Санкт-Петербург). Конгресс проводят Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Межпарламентская Ассамблея государств – участников СНГ при поддержке Правительства Российской Федерации.

При подготовке доклада использованы материалы:

Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России;

Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России;

Главного управления МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области;

Министерства иностранных дел Российской Федерации;

Министерства образования и науки Российской Федерации;

Министерства транспорта Российской Федерации;

Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации;

Министерства здравоохранения Российской Федерации;

Российского союза автостраховщиков;

ФГУ "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах";

Общероссийской общественно-государственной организации "Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту России" (ДОСААФ России).

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
I. Основные факторы, влияющие на безопасность дорожного движения	
1.1. Анализ парка автомототранспортных средств в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза	9
1.2. Характеристика улично-дорожной сети в России и странах — членах Европейского союза	18
1.3. Подготовка водителей автомототранспортных средств	33
II. Анализ состояния аварийности автомототранспортных средств на автомобильных дорогах	
2.1. Анализ состояния аварийности на дорогах России и социально-экономические последствия дорожно-транспортных происшествий: проблемы и пути решения.	41
2.2. Аварийность на дорогах государств — участников СНГ и стран — членов Европейского союза; меры по ее сокращению	49
III. Обеспечение безопасности дорожного движения	
3.1. Законодательное и иное нормативное правовое регулирование	52
3.2. Акты Организации Объединенных Наций в области дорожного движения	61

3.3. Технический осмотр автомототранспортных средств в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза	66
3.4. Медицинское обеспечение безопасного дорожного движения в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза	75
3.5. Страхование автомототранспортных средств в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза	85
3.6. Организация дорожного движения в крупных городах (на примере городов Москвы и Санкт-Петербурга).	102
3.7. Профилактика дорожно-транспортных происшествий с участием детей	117
3.8. Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.	125
3.9. Участие общественных объединений в предупреждении аварийности на автомототранспорте.	128
IV. Федеральные целевые программы по повышению безопасности дорожного движения в России	
4.1. Предварительные итоги выполнения федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах".	135
4.2. Концепция проекта федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах"	142
Заключение	148

ВВЕДЕНИЕ

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 250 тысяч человек.

Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный моральный и материальный ущерб как обществу и государству в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм является одной из основных причин смертности среди детей и молодежи в возрасте от 5 до 25 лет, приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста.

Обеспечение безопасности дорожного движения признано одной из острых социально-экономических и демографических проблем, представляющей угрозу национальной безопасности страны.

В России в настоящее время основой стратегии по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий является федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах", срок действия которой в этом году заканчивается. Принятие и реализация Программы позволили заложить основы программно-целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России. Существенным результатом реализации Программы стало изменение отношения всех ветвей власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Под эгидой Совета Федерации и Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств в городе Санкт-Петербурге начиная с 2007 года проведены три международных конгресса "Безопасность на дорогах ради безопасности жизни". В работе конгрессов приняли участие руководители органов государственной власти, парламентарии, начальники госавтоинспекции и дорожной полиции государств — участников СНГ, представители международных транспортных организаций, образовательных и научно-исследовательских учреждений, средств массовой информации.

Участники первого Международного конгресса сочли целесообразным поощрять развитие международных парламентских и профессиональных контактов, проведение международных форумов и иных мероприятий, направленных на решение проблемы безопасности дорожного движения. Исходя из того что конгресс стал хорошей площадкой для выработки и согласования общих подходов к проблемам безопасности дорожного движения на пространстве СНГ и поиска путей их решения, принято решение о его ежегодном проведении.

Учитывая особую важность проблемы безопасности дорожного движения как в национальном, так и в международном плане, участники конгресса согласились с необходимостью совершенствования национальных законодательств в данной сфере деятельности, приведения их в соответствие с международными стандартами.

В Итоговой декларации первого Международного конгресса поддержана инициатива о проведении в 2009 году в России под эгидой ООН Первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. Окончательное решение о проведении конференции в г. Москве принималось на заседании 62-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. Главным итогом состоявшейся конференции стало принятие Московской декларации. Данный документ

знаменовал собой начало новой эпохи — эпохи согласованных усилий в борьбе за безопасность дорожного движения при активном участии правительства всех стран мира. Следующим этапом стало принятие в 2010 году резолюции Генеральной Ассамблеи ООН, которая провозгласила период с 2011 по 2020 год Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. С учетом рекомендаций этого важного документа всем странам было рекомендовано подготовить свои национальные планы мероприятий на ближайшие 10 лет.

В ходе проведения второго Международного конгресса всем странам СНГ рекомендовалось присоединиться к Конвенции о взаимном признании и исполнении решений об административных правонарушениях правил дорожного движения*. Россияratифицировала эту Конвенцию в 2008 году.

В Итоговой декларации третьего Международного конгресса поддержана резолюция 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН от 2 марта 2010 года "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире" и высоко оценена роль России в организации и проведении Первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения.

Приоритетным направлением усилий стран Содружества признана гармонизация транспортного законодательства государств — участников СНГ на основе международных стандартов; при совершенствовании национальных законодательств особое внимание рекомендовано уделить ужесточению ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Выполняя рекомендации трех Международных конгрессов, Россия значительно усовершенствовала законодательство в сфере дорожного движения, ужесточены наказания

* Конвенция подписана главами государств — участников СНГ 28 марта 1997 года, вступила в силу в 2000 году.

за нарушения правил дорожного движения; определен правовой механизм фото- и видеофиксации правонарушений на дорогах. Важным законодательным нововведением в России явилось возвращение к "сухому закону" для водителей.

С 1 января 2010 года на пространстве Содружества Независимых Государств действует Таможенный союз, членами которого являются Россия, Белоруссия и Казахстан. Исходя из того что автомобильные дороги — это важнейший элемент экономической интеграции, в ходе работы третьего Международного конгресса было предложено унифицировать принципы дорожной политики, организации движения на пограничных переходах, дорожные стандарты, правовые вопросы трансграничного движения.

Тема безопасности дорожного движения актуальна и злободневна практически для всех стран мира. Она стала объектом международного взаимодействия и сотрудничества. Есть страны, добившиеся существенных результатов в обеспечении дорожной безопасности. Использовать из такого опыта всё ценное, возможное к применению в наших условиях, — цель и смысл проводимых форумов.

I. ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1. Анализ парка автомототранспортных средств в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза

Транспортная проблема, традиционная для Российской Федерации, остается нерешенной, а ее проявления, помимо экономических и социальных сторон, затрагивают еще и экологические аспекты общественной жизни.

В целом можно выделить два уровня транспортных проблем: муниципальный и региональный. На муниципальном уровне проблема заключается в перегруженности дорожных сетей транспортом, низком качестве работы городского пассажирского транспорта, преобладании стихийных решений (маршрутные такси) и отрицательном воздействии общественного транспорта на экологию. На региональном уровне проблема отрицательного воздействия общественного транспорта на экологию сохраняется, но более существенными становятся проблемы дорожно-транспортного сообщения и износ транспортных средств.

Сегодня автомобильный транспорт обеспечивает почти 60% объема пассажирских перевозок в стране и более 55% перевозок грузов. В этом секторе действует свыше 550 тыс. хозяйствующих субъектов и трудятся более 3 миллионов человек. По состоянию на 1 января 2012 года парк автотранспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД МВД России, составляет 44,25 млн. единиц, включая парки: легковых автомобилей — 36,02 млн. единиц, легковых коммерческих автомобилей — 4,09 млн. единиц, грузовых автомобилей — 3,75 млн. единиц и автобусов — 0,39 млн. единиц.

Основными недостатками парка автотранспортных средств в России являются высокий средний возраст техники и несовершенная структура.

Парк легковых автомобилей — самый обновляемый: в нем доля автомобилей с возрастом 1 год составляет 5,6%, с возрастом от 2 до 5 лет — 22,17%. Таким образом, более четверти легковых автомобилей в стране еще не достигли 6-летнего возраста. Всего легковых автомобилей с возрастом до 10 лет включительно — 48,7%.

В возрастной структуре парка автобусов доля техники с возрастом до 6 лет составляет 15,7%, из них техники с возрастом 1 год — 3,08%. В парке грузовых автомобилей эти показатели составляют 12,3% и 2,5% соответственно. Меньше в парке грузовиков и доля техники с возрастом от 6 до 10 лет: в парке автобусов эта группа занимает долю в 14,2%, в парке грузовиков — 10,1%. Доли возрастных групп от 16 до 20 лет и старше 20 лет в парке грузовиков, наоборот, больше.

Парк грузовой техники обновляется медленнее всех остальных парков: каждый 2-й грузовик в России старше 20 лет (51,23% парка грузовых автомобилей). В парке автобусов доля техники старше 20 лет составляет 48,16%.

Основная часть российского автомобильного парка представлена техникой устаревших конструкций, причем и введенной из-за рубежа уже со значительной выработкой ее ресурса, что составляет опасность для пассажиров и является большой нагрузкой на экологию. Особенno актуальна эта проблема для больших городов. Техническая надежность такой техники низкая, она не соответствует современным нормам активной, пассивной и экологической безопасности. Более того, ее использование экономически неэффективно, что снижает рентабельность транспортных предприятий. Так, темпы обновления автобусов в России составляют около 5% в год. Это не сильно отличается от стран Запада, где темпы обновления составляют 5,5–7,5%, но там почти отсутствует импорт техники, которая не способствует реальному обновлению парка автобусов.

По данным выборочных исследований, примерно 35% автотранспортных средств в России, участвующих в дорожном движении, не соответствуют установленным требованиям к их техническому состоянию, причем имеют по одной и более неисправностей. Ежегодно в ДТП в России гибнет 27 тысяч человек. Примерно 5% ДТП за рубежом происходит по техническим причинам. Статистика причин смертей в ДТП из-за технических неисправностей в России не ведется. Основной причиной искажений причин ДТП в статистике Госавтоинспекции служит отсрочка в получении результатов автотехнической экспертизы после регистрации причины ДТП для статистики. Фиксируемые Госавтоинспекцией происшествия по причине неудовлетворительного состояния технического средства представляют собой выборку в объеме 20% от действительного числа этих ДТП.

По данным Министерства транспорта Российской Федерации за 1998–2005 годы, техническое состояние эксплуатируемого парка служило причиной недопуска к дорожному движению 35,5% автомобилей. Из общего количества транспортных средств 6,4 млн. единиц (20,4%) не были представлены на государственный технический осмотр; признаны исправными 84,7% от числа осмотренных. Из каждого 100 осмотренных легковых автомобилей были неисправны 12, из 100 грузовых автомобилей — 15, из 100 автобусов — 13, из 100 мотоциклов — 28.

Повышение безопасности конструкций технических средств находит отражение в уровне безопасности эксплуатируемого парка со значительной задержкой. Это крайне инерционный процесс, сдерживаемый инвестиционными и социально-экономическими процессами в экономике. На автомобильном транспорте вынуждены вводить системы контроля безопасности транспортных средств при их допуске к дорожному движению, базирующиеся на законодательных нормах и организующиеся органами исполнительной власти, эксплуатирующими и сервисными предприятиями.

Снижение технического состояния эксплуатируемых технических средств многократно усугубляет и другую проблему автомобильного транспорта — воздействие на состояние окружающей среды. С повышением массы и быстротходности технических средств влияние отработавших газов, внешнего шума, а также вибрации и пыли от дорожного покрытия, износа шин и тормозных накладок заметно возрастает.

Вредное воздействие автотранспорта на состояние природной среды многократно усиливается неудовлетворительным техническим состоянием значительной доли эксплуатируемого парка. По экспертным оценкам, средние пробеговые выбросы в Российской Федерации превышают минимально возможный уровень на 30—40% и в 2 раза — аналогичный показатель для Германии и Франции, и это в условиях, когда ввозимые в Россию новые транспортные средства сертифицированы, то есть соответствуют российским и международным стандартам.

Выбросы вредных веществ с отработавшими газами на дорогах России достигают за год 14 млн. тонн. **Автотранспортный шум** — основной источник шума в городах, на его долю приходится 80% зон акустического дискомфорта. Российские транспортные средства значительно проигрывают по этим показателям.

Снижение технического состояния технических средств в эксплуатации обостряет проблемы безопасности дорожного движения и экологии. Их острота и масштабы заставили практически все развитые страны рассматривать эти проблемы в числе стратегических национальных задач. Столь значительное негативное влияние технического состояния автомобильного парка на уровень дорожно-транспортной аварийности и экологическое состояние среды объясняется совместным воздействием недостаточных эффективности действующих систем допуска технических средств к дорожному движению и качества их изготовления.

Анализ механизма возникновения ДТП, в числе причин которых было неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств, представляет значительные трудности. Необходимо разделять влияние конструктивных недостатков и технического состояния, что является часто сложнейшей задачей. После ДТП транспортные средства часто непригодны для экспертизы, их деформирование зачастую препятствует выяснению причин ДТП.

В целях подтверждения значимости неисправностей изучались заключения независимых экспертов по расследованию ДТП по причине неудовлетворительного технического состояния транспортных средств в различных регионах. Результаты распределения причин ДТП по оценкам автотехнической экспертизы ДТП по причинам, связанным с техническим состоянием транспортных средств, приведены в таблице 1.

Таблица 1

Причины возникновения неисправностей транспортных средств, вовлеченных в ДТП

Характер неисправности	ДТП с автомобилями, %		
	легковыми	грузовыми	всех типов
Конструкционный и производственный	5,0	3,5	3,8
Эксплуатационный	18,2	30,0	27,3
"Естественное" изменение параметров	76,8	66,5	68,9

Причины конструкционного и производственного характера имеют удельный вес всего 3,8% ДТП. Обращает на себя внимание значимость причин неисправностей эксплуатационного характера (27,3% ДТП). Распределение причин подобных ДТП по видам транспортных средств представлено в таблице 2.

Таблица 2

Распределение ДТП по причине неудовлетворительного технического состояния по видам транспортных средств

Вид транспортных средств	ДТП из-за технических неисправностей, %		
	всего	в т.ч. тормоза, рулевое управление, освещение и сигнализация, шины	прочие
Легковые автомобили	21,4	15,6	5,8
Автобусы	4,7	3,4	1,3
Грузовые автомобили	31,7	23,1	8,6
Мототранспорт	26,5	19,3	7,2
Троллейбусы	0,7	0,5	0,2
Трамвай	0,3	0,2	0,1
Тракторы	13,7	10,0	3,7
Самоходные механизмы	1,0	0,9	0,1
	100	73	27

Значимость опасных неисправностей с позиций аварийности представлена в таблице 3. Более 70% ДТП по причине неудовлетворительного технического состояния связано с предельным износом или старением элементов конструкции. Примерно треть из них является следствием негативных воздействий при выполнении ТО и ремонта (повреждение, неправильная установка или неустановка деталей, дефекты регулировок, использование нестандартных деталей, узлов и рабочих жидкостей).

Таблица 3

Причины ДТП, связанных с неисправностями транспортных средств

Неисправные элементы	Количество ДТП из-за неисправностей транспортных средств, %		
	грузовых	легковых	всего
Тормозные системы	49,1	37,1	44,9
Устройства обзорности дороги	13,2	29,6	18,8
Внешние световые приборы	11,3	3,7	8,8
Звуковая сигнализация	9,4	3,7	7,5
Колеса и шины	1,9	11,1	5,0
Дополнительное оборудование	3,8	7,4	5,0
Рулевое управление	3,8	-	2,5
Прочие	7,5	7,4	7,5
Всего	100	100	100

Самой объективной характеристикой состояния безопасности дорожного движения является число погибших в ДТП людей. В связи с этим в большинстве стран одним из важнейших показателей уровня безопасности дорожного движения, позволяющим проводить сравнительную оценку, признаются *социальный риск* — число погибших в ДТП в расчете на 100 тысяч (или 1 миллион) населения и *транспортный риск* — число погибших в ДТП в расчете на 10 тыс. единиц технических средств.

Мировой экономический ущерб от ДТП составляет 518 млрд. долларов в год. Экономические издержки, связанные с дорожно-транспортным травматизмом, оцениваются в среднем в 1% внутреннего валового продукта в странах с низким уровнем доходов, примерно в 1,5% — в странах со

средним уровнем доходов и в 2% — в государствах с высоким уровнем доходов. Так, в США ущерб от ДТП определяется в размере 230 млрд. долларов (2,3% ВВП), в странах Евросоюза — 180 млрд. евро (примерно 203 млрд. долларов). В странах Центральной и Восточной Европы и странах СНГ ущерб от ДТП равен примерно в 1,5% ВВП, или 9,9 млрд. долларов*.

В последние 10—15 лет во многих странах число людей, погибающих на автомобильных дорогах, уменьшается. Начиная с 1990 года на 40% и более сократилось число погибших от ДТП в Корее (-49%), Франции (-46%), Финляндии (-42%), Австрии, Германии, Испании (-40%). Примерно на треть меньше стало погибать людей в Великобритании (-33%), Швеции (-31%), Австралии и Канаде (-30%).

Число людей, погибающих в результате ДТП, как и в целом состояние аварийности, во многом определяются уровнем автомобилизации каждой страны.

В последние 10—15 лет во всех странах наблюдается устойчивая тенденция роста парка транспортных средств. Так, за период с 1990 по 2002 год количество автомобилей увеличилось в среднем на 30% — от 10% в Канаде до 280% в Корее.

В развитых государствах, где, как правило, более 80% парка транспортных средств составляют легковые автомобили, для характеристики уровня развития автомобилизации часто используют такой показатель, как количество легковых автомобилей в расчете на 1 тысячу жителей. В таблице 4 приведены данные 2003 года об уровне автомобилизации и частично о структуре автомобильного парка некоторых государств.

* Существуют большие различия в подходах к определению величины экономического ущерба от ДТП, вытекающие из неодинаковой оценки стоимости потерянных жизней, травм, нетрудоспособности. В Нидерландах, например, стоимость человеческой жизни оценивается в 4 млн. евро, в других экономически высокоразвитых европейских странах — в 1,1—1,3 млн. евро.

Таблица 4

Страны	Количество автомобилей на 1 тысячу жителей		
	легковые	грузовые	автобусы
Бельгия	470	51	1,0
Великобритания	430	49	4,0
Венгрия	223	29	2,0
Германия	524	31	1,0
Италия	567	53	1,6
Канада	482	131	2,1
Нидерланды	382	39	1,0
Польша	242	42	2,1
США	812	31	3,0
Франция	477	88	1,6
Швеция	448	35	1,0
Япония	412	175	1,0

В настоящее время более 500 легковых автомобилей приходится на 1 тысячу жителей в США, Люксембурге, Италии, Германии, Австрии. В развивающихся государствах этот показатель ниже.

Для характеристики степени потенциальной опасности транспортных средств, участвующих в дорожном движении, за рубежом часто используют такой показатель, как **число погибших в результате ДТП в зависимости от их суммарного пробега**. Так, транспортные средства наиболее безопасны в Великобритании и Нидерландах, где менее 8 человек погибают в ДТП в расчете на 1 млрд. технических средств. Самыми опасными (более 20 погибших) являются транспортные средства в Республике Корея, Словении, Чехии.

1.2. Характеристика улично-дорожной сети в России и странах — членах Европейского союза

Эффективная улично-дорожная сеть — необходимое условие формирования единого экономического пространства территории. Безопасное и комфортное функционирование улично-дорожной сети населенных пунктов должно обеспечиваться на основе баланса интересов всех владельцев автомобильных дорог и населения, с помощью комплексной (единой) системы организации движения и разумной планировочной организации территории, с учетом социальных и экологических функций улиц и площадей, наличия пешеходного и велосипедного движения, движения общественного транспорта, архитектурного образа застройки, с обязательным учетом интересов маломобильных граждан.

В ВВП России доля отечественной продукции, работ и услуг, связанных с автодорожным комплексом, составляет 15,5%, а с учетом косвенного макроэкономического эффекта в других отраслях — 30,7%.

В настоящее время в законодательстве Российской Федерации отсутствует определение понятия "улично-дорожная сеть". В соответствии со статьей 14 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" к вопросам местного значения поселения отнесены дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Россий-

ской Федерации. Статьей 16 указанного закона к вопросам местного значения городского округа отнесены аналогичные полномочия в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа.

При этом следует отметить, что в крупных городах, в том числе в Москве и Санкт-Петербурге, автомобильные дороги общего пользования, как правило, входят в состав объектов городского благоустройства и не учитываются отдельно.

Федеральным законом от 8 октября 2007 года № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее — Закон) определена классификация автомобильных дорог в зависимости от их значения: дороги федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, частные автомобильные дороги. Так, **автомобильными дорогами общего пользования местного значения** являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселений, в границах городского округа и соединяющие населенные пункты в границах муниципального района, за исключением автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения, частных автомобильных дорог.

Опорную сеть автодорог общего пользования образуют автомобильные дороги федерального значения, на которые приходится свыше 40% объемов грузоперевозок автомобильным транспортом. Доля автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составляет 27,34%. Доля автодорог федерального значения, не соответствующих требованиям нормативных документов, составила в 2011 году 61,5% общей протяженности, и около 62% протяженности дорог регионального (межмуниципального) значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию.

Самые загруженные федеральные дороги проходят по городам и населенным пунктам; это вызывает проблемы не только со скоростью доставки грузов, но и в сфере экологии и безопасности. На Московском и Санкт-Петербургском транспортных узлах, в других крупных городах это поставило транспортные системы на грань остановки. Сейчас правительством Москвы и Московской области совместно разработана программа развития транспортного комплекса Московского региона до 2020 года и начата разработка аналогичной программы для Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В Сибирском, Дальневосточном, в значительной части территорий Северо-Западного, Приволжского и Уральского федеральных округов низкий уровень обеспеченности автомобильными дорогами сдерживает социально-экономическое развитие. Почти 2 миллиона человек живут на территориях, не имеющих выходов на сеть автомобильных дорог общего пользования.

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведших к перегрузке улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения.

Уровень развития автомобильных дорог Российской Федерации отстает от уровня автомобилизации в 5 раз. Обеспеченность автодорогами, включая дороги местного значения, в расчете на 1 тысячу жителей в России составляет 4,8 километра, что в 3—8 раз меньше, чем в развитых странах Европы и в Северной Америке.

Состояние сети автомобильных дорог местного значения не удовлетворяет потребностям экономики и населения. В

соответствии с данными государственного статистического учета, сбор которых по местной дорожной сети осуществляется Росстатом, протяженность автомобильных дорог местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований, составляет 280,2 тыс. километров, из которых только 58,5% имеют твердое покрытие. Остальные местные дороги — грунтовые, не обеспечивающие круглогодичный проезд с учетом погодных и климатических условий территорий. Протяженность автомобильных дорог в населенных пунктах и городских округах составляет 153,3 тыс. километров, из них 58,3% имеют твердое покрытие.

Из указанной протяженности местных дорог и улиц 125 тыс. километров, или 44,6%, не отвечают нормативным требованиям. В ряде субъектов Российской Федерации доля не отвечающих нормативным требованиям дорог еще выше. Так, в местной дорожной сети Архангельской области 98% дорог не отвечают нормативным требованиям, в Ярославской области — 88,3%, в Кировской области — 88,2% и так далее. По данным официального статистического учета, 49,4% протяженности местных дорог с твердым покрытием требуют ремонта, из них 22,3 тыс. километров требуют капитального ремонта.

"Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений" (СП 42.13330.2011) устанавливает классификацию улиц и дорог в городах в зависимости от функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки. В составе улично-дорожной сети выделяют улицы и дороги магистрального и местного значения, а также главные улицы.

Кроме того, указанным Сводом правил регламентированы расчетные параметры улиц и дорог в населенных пунктах в зависимости от категории, такие как расчетная ско-

рость движения, ширина полосы движения, число полос движения, и другие.

В крупных городах автомобильные дороги общего пользования местного значения, как правило, входят в состав объектов внешнего городского благоустройства и не учитываются отдельно.

Таблица 5

**Характеристики улично-дорожной сети городских населенных пунктов в Российской Федерации
(по данным Росстата за 2010 год)**

Наименование показателей	Единица измерения	Фактически
Общая протяженность улиц, проездов, набережных В том числе: протяженность их замощенных частей	км	241 142,9 170 768,6 (70,82%)
Общее число мостов и путепроводов	единиц	13 429,0
Общее число тоннелей транспортных и пешеходных	единиц	1197,0
Общее число мостов, путепроводов, не обеспечивающих безопасность движения	единиц	689,0
Общее число транспортных и пешеходных тоннелей, не обеспечивающих безопасность движения	единиц	38,0
Общая протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных	км	159 999,0 (66,35%)

Основной причиной неудовлетворительного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значе-

ния является **отсутствие необходимых финансовых средств в бюджетах муниципальных образований**, поэтому финансирование строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог местного значения осуществляется с большой долей софинансирования (за счет субсидий) из бюджетов субъектов Российской Федерации, размер которого устанавливается законами субъектов Российской Федерации о региональных бюджетах.

Учитывая изложенное, Правительство Российской Федерации принимает меры, направленные на приведение улиц и дорог местного значения в нормативное техническое состояние.

В соответствии с Федеральным законом от 6 апреля 2011 года № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" в Бюджетный кодекс Российской Федерации внесена статья 179.4, пунктом 5 которой установлено, что решением представительного органа муниципального образования может быть предусмотрено создание муниципального дорожного фонда, а также порядок его формирования и использования.

Федеральным законом от 30 ноября 2011 года № 361-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" была установлена основа целевого финансирования местных автомобильных дорог: в понятие дорожных фондов введены капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий и проездов к ним в населенных пунктах; предусмотрена обязанность финансирования из дорожных фондов субъектов Российской Федерации строительства и реконструкции автомобильных дорог местного значения на подъездах к сельским населенным пунктам; на период 2012 — 2013 годов установлены 5%-процентные минимальные размеры финансирования капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог в населенных пунктах и дворовых территорий и проездов к ним.

В результате этих решений минимальные объемы субсидий бюджетам муниципальных образований, исходя из оценок Минфина России объемов дорожных фондов субъектов Российской Федерации, могут составить:

для подъездов к сельским населенным пунктам на 2012 год — 19,6 млрд. рублей (с учетом субсидий из Федерального дорожного фонда — 25,6 млрд. рублей), на 2013 год — 23,6 млрд. рублей (с учетом субсидий из Федерального дорожного фонда — 31 млрд. рублей), на 2014 год — 26,6 млрд. рублей (с учетом субсидий из Федерального дорожного фонда — 34 млрд. рублей);

для капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог населенных пунктов и дворовых территорий и проездов к ним: на 2012 год — 39,1 млрд. рублей, на 2013 год — 47,1 млрд. рублей.

Протяженность сети автодорог регионального и муниципального значения в Российской Федерации — 494,7 тыс. километров, из них:

дороги с твердым и усовершенствованным покрытием — 452 тыс. километров;

грунтовые дороги — 42,7 тыс. километров.

По данным на 1 января 2012 года, 63,3% автодорог находятся в состоянии, не соответствующем нормативным требованиям, что не отвечает требованиям времени и потребностям пользователей дорог, не способствует повышению безопасности дорожного движения.

Дорожные работы — это в первую очередь содержание огромного имущественного комплекса автомобильных дорог. На содержание автодорог в 2011 году из бюджетов субъектов Российской Федерации было направлено 62,7 млрд. рублей.

Ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог. В 2011 году отремонтировано 7277 километров дорог и 17 371 пог. метр мостов. Объем выполненных работ — 57,4 млрд. рублей.

Объемы строительства и реконструкция автодорог. В 2011 году введено в эксплуатацию 1187 километров вновь построенных и реконструированных автомобильных дорог и 7381 пог. метр мостов. Объем работ — 69,8 млрд. рублей.

В 2011 году за счет средств субъектов Российской Федерации *объем дорожных работ* составил 206,6 млрд. рублей, что в абсолютных цифрах соответствует уровню докризисного 2008 года (206,9 млрд. рублей).

Расходы субъектов Российской Федерации на дорожное хозяйство в 2012 году в соответствии с принятыми законами о дорожных фондах составят 348,7 млрд. рублей.

С точки зрения бюджетирования предполагается увеличение объемов дорожных работ почти на 70%.

С точки зрения государственных заказчиков, владельцев дорог необходимо сравнить объемы финансирования с ежегодной потребностью в финансовых ресурсах, рассчитанной в соответствии с действующими нормативами финансовых затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автодорог.

В 2012 году обеспеченность финансовыми ресурсами работ по содержанию дорог регионального значения составляет 31,6%, по ремонту — 21,7%, по капитальному ремонту — 4,7%.

Если предположить, что все расчетные средства были бы направлены на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения, то к 2014 году будет достигнут уровень обеспеченности в 35—40% от нормативной потребности.

Часть средств дорожных фондов должна быть направлена на строительство и реконструкцию дорог, в том числе в сельской местности, на выполнение дорожных работ в населенных пунктах.

В связи с этим актуальными остаются вопросы увеличения бюджетов дорожных фондов субъектов Российской Федерации. Субъектами Российской Федерации, кроме 2 ос-

новных источников наполнения дорожных фондов — акцизы и транспортный налог, предложено 38 дополнительных источников. К сожалению, они не оказывают существенного влияния на ситуацию с финансированием региональных дорог.

С 2013 года в качестве источника образования федерального дорожного фонда вводятся сборы с транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу более 12 тонн. В связи с тем что такие транспортные средства также передвигаются по автодорогам регионального и муниципального движения, считаем целесообразным разработку предложений по законодательному закреплению в качестве источника формирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам регионального и муниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу более 12 тонн.

Другая существенная проблема — обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог. Учитывая, что 70% автомобильных дорог регионального значения (315 тыс. километров) построены под нагрузку на ось до 6 тонн, а это в 6 раз больше, чем протяженность федеральных дорог, а также рост парка тяжелых грузовиков и то, что российские перевозчики далеко не всегда законопослушны, представляется, что деятельность по контролю за перевозками тяжеловесных грузов является крайне актуальной.

Должным образом контроль осуществляется лишь в нескольких субъектах Российской Федерации, в абсолютном же большинстве субъектов система контроля не работает. Основные проблемы связаны с тем, что без работников ГИБДД посты функционировать не могут, а управления ГИБДД субъектов Федерации по разным причинам не могут обеспечить посты весового контроля сотрудниками.

Кроме того, в нормативных документах не закреплены вопросы ограничения движения транспортных средств по

автомобильным дорогам, рассчитанным и построенным под нагрузку в 6 тонн. Требуется внесение изменений в постановления Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 года № 272 "Об утверждении Правил перевозки грузов автомобильным транспортом", от 16 ноября 2009 года № 934 "О возмещении вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации".

Другая проблема: в последние годы очень остро во всем мире, и в России в том числе, стоит проблема безопасности пешеходов на дорогах. По данным за 2011 год, общее число ДТП с участием пешеходов превысило 66 тысяч случаев, более 8,8 тысячи пешеходов погибло, из них около 900 детей. При этом большая часть подобных происшествий произошла в темное время суток.

Связь между числом пострадавших и плохой видимостью на дороге была установлена еще в 50-х годах прошлого века. С этого момента одним из ключевых направлений работ по предупреждению случаев наездов на пешеходов стало улучшение видимости пешеходов водителями в темное время суток. Использование в этих целях световозвращающего материала позволило создать недорогие и эффективные изделия для размещения на одежде и личных вещах пешеходов (блиkerы, шевроны, отражающие ленты). При применении световозвращателей расстояние, с которого пешеходы становятся видимыми для водителей, увеличивается в темное время суток в 5–6 раз (с 30–40 до 150–200 метров), а риск наезда на пешехода снижается на 85%.

С учетом высоких практических результатов, а также не значительных затрат на оснащение пешеходов световозвращателями в настоящее время ношение световозвращающих элементов законодательно закреплено в ряде стран, в том числе в Швеции, Дании, Литве, Финляндии, Норвегии, США (частично), Великобритании (частично), Эстонии, Беларуси и других.

Световозвращающие элементы (световозвращатели) постепенно получают распространение и в России. В основном это происходит благодаря реализации программ при участии органов государственной власти, общественных и коммерческих организаций. Так, социально-образовательная программа "100% видимости: безопасность детей на дороге" реализуется компанией "ЗМ Россия" в целом ряде регионов Российской Федерации с участием представителей органов исполнительной власти, осуществляющих управление в сфере образования и территориальных органов ГИБДД. Результатом реализации таких программ является заметное снижение детского дорожного травматизма. К примеру, в г. Санкт-Петербурге распространение световозвращателей наряду с другими мерами позволило всего за 1 год снизить число ДТП с участием детей-пешеходов с 607 случаев в 2007 году до 475 в 2009 году, то есть на 20%.

В связи с вышеизложенным представляется целесообразным: обобщить мировой и российский опыт применения световозвращающих элементов для повышения безопасности пешеходов в темное время суток с целью разработки законодательной инициативы, регламентирующей обязательное ношение световозвращающих элементов.

Законодательная инициатива предполагает принятие следующих основных документов:

1) новой редакции последнего предложения пункта 4.1 раздела 4 "Обязанности пешеходов" Правил дорожного движения Российской Федерации: "При движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходы **должны** иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств" (изменение выделено);

2) российского ГОСТ "Изделия световозвращающие для пешеходов" — аналог EN 13356, закрепляющего определен-

ные технические требования к световозвращающим элементам для обеспечения их видимости и долговечности;

3) внесение дополнений в статьи 12.29 и 12.30 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, вводящих штрафы за отсутствие световозвращающего элемента у пешеходов в соответствии с указанным выше пунктом 1.

Для обоснования и оценки эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, ликвидации очагов концентрации ДТП и так далее необходимо утверждение Методики оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий, разработанной НИИАТ.

С целью улучшения информированности пользователей дорог об объектах культурного и исторического значения необходимо внесение изменений в ГОСТ 52290, ГОСТ 52289 и Правила дорожного движения в части введения информационных знаков с туристической информацией (знаки на коричневом фоне), применяемых в зарубежных странах.

В Республике Белоруссия протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 83 тыс. километров, кроме того, в Белоруссии около 200 тысяч ведомственных дорог, в том числе 10 тыс. километров — в городах и населенных пунктах. При этом плотность внегородских дорог с твердым покрытием достаточно низкая — 337 километров на 1 тыс. кв. километров территории.

В зависимости от функционального назначения автомобильные дороги Белоруссии подразделяются на республиканские и местные.

В Белоруссии автомобильная дорога общего пользования может быть платной на всем протяжении или на отдельных ее участках, в том числе на участках проезда по мостам и иным искусственным сооружениям, при наличии альтерна-

тивного пути для бесплатного проезда в данном направлении.

Плата взимается за проезд:

тяжеловесных и крупногабаритных автомобильных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования — с их владельцев (пользователей) при согласовании маршрута движения с целью компенсации ущерба, наносимого дорогам;

по платным дорогам и мостам при проезде через пункты взимания этой платы независимо от направления движения — с владельцев (пользователей) автомобильных транспортных средств в свободно конвертируемой валюте по ставкам, утверждаемым Министерством транспорта и коммуникаций республики по согласованию с Министерством финансов республики.

В последние годы дорожное хозяйство Белоруссии динамично развивается. Подтверждением этому служат возросшая протяженность и качество белорусских дорог. Главной целью дальнейшего развития дорожного хозяйства является создание условий для развития национальной экономики за счет комплексного развития сети автомобильных дорог общего пользования, что позволяет удовлетворять общегосударственные, региональные и иные нужды в перевозках грузов и пассажиров.

В Казахстане протяженность автомобильных дорог составляет 128 тыс. километров, из которых 85,6 тыс. километров — дороги общего пользования и 42,4 тыс. километров — хозяйствственные дороги. На сегодняшний день плотность автомобильных дорог общего пользования составляет 31,43 километра на 1 тыс. кв. километров.

Автомобильные дороги общего пользования подразделяются на дороги международного, республиканского, областного и районного значения.

Республиканский парк автотранспортных средств насчитывает около 3 млн. автомобилей, в том числе 94 тыс. авто-

бусов, 398 тыс. грузовых и 41 тыс. специальных автомобилей. Ежегодный прирост объемов перевозок автомобильным транспортом составляет 4—5%.

В странах Европы начиная с 70-х, а в **США** — с 60-х годов прошлого века принятые национальные программы создания сети внеуличных скоростных городских магистралей, являющихся продолжением пригородных автомагистралей. Такая сеть дорог, обладающая высокой (практически неограниченной) пропускной способностью, берет на себя до 80% городского движения. Создание внеуличной сети городских дорог требует времени и средств, но ей нет альтернативы в решении транспортной проблемы города.

Во многих странах мира четко налажено информирование участников движения о транспортной ситуации на направлениях движения, возможных маршрутах объезда перегруженных участков, парковках. На пересечениях дорог указываются не только разрешенные направления движения, но и названия районов и улиц. Для передачи водителям информации используются многопозиционные дорожные знаки, световые табло со сменной информацией, специальные радио- и видеоканалы. Например, после включения световых табло с предупреждением о заторах они устраивались за 20—30 минут, без табло на это уходило 3—4 часа.

В Великобритании общая протяженность автомобильных дорог составляет около 420 тыс. километров. Существует несколько платных автомобильных дорог, в том числе 5 из них являются частными, а 3 — общественными. Ограничение скорости на различных категориях дорог зависит от наличия разделительной полосы. Максимально разрешенная скорость движения — 70 миль в час (112 километров в час).

Объем перевозок по автомобильным дорогам за период 1980—2005 годов возрос на 80%, при этом протяженность дорог увеличилась лишь на 10%. По последним прогнозам,

объем транспортного потока в период 2005—2015 годов возрастет на 22% (за 2005—2010 годы — более чем на 12%).

Во Франции протяженность автомобильных дорог составляет более 1 млн. километров. Структура сети магистралей Франции сформирована таким образом, что все основные трассы проходят через Париж. Таким образом обеспечивается связь столицы с регионами.

В настоящее время по Франции насчитывается около 30,5 тыс. километров национальных (государственных) магистралей. Дороги департаментов (региональные) имеют протяженность 365 тыс. километров.

Система магистралей и автострад Франции в значительной степени включает платные дороги. Протяженность платной сети магистралей — 12 тыс. километров. Рост транспортного потока по автомагистралям в 2010 году составил 2,1%, междугородним дорогам — 2,4%, национальным дорогам — 2,4%.

В Финляндии протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет около 80 тыс. километров, из них с усовершенствованным типом покрытия — 18 тыс. километров. Платные дороги в Финляндии отсутствуют. Скоростные трассы обозначаются зелеными щитами, движение по ним разрешено со скоростью 120 километров в час летом и 100 километров в час зимой. В Финляндии насчитывается 29 автомагистралей протяженностью около 8,5 тыс. километров.

Существует большое количество частных дорог, общая протяженность которых составляет более 350 тыс. километров. Частные дороги находятся в коллективной собственности владельцев прилегающих земель, которые и осуществляют их содержание.

1.3. Подготовка водителей автомототранспортных средств

Подготовка водителей автомототранспортных средств в России

Подготовкой и переподготовкой водителей автомототранспортных средств в Российской Федерации занимаются лицензированные образовательные учреждения. Лицензирование образовательных учреждений, занимающихся подготовкой водителей транспортных средств, а также контроль (надзор) в их отношении согласно Закону Российской Федерации от 10 июля 1992 года № 3266-И "Об образовании" осуществляется органом государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположено образовательное учреждение.

Федеральным законом от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ "О полиции" установлено, что обязанностью полиции является исполнение функций по приему экзаменов на право управления автомототранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдаче водительских удостоверений. Подготовка и переподготовка водителей транспортных средств находится вне сферы компетенции полиции.

Стабильно высокий средний процент сдачи экзаменов с первого раза за последние годы (50%) говорит о достаточно высоком уровне подготовки водителей в Российской Федерации*.

Министерство образования и науки Российской Федерации проводит систематическую работу, направленную на обеспечение совершенствования программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий на основе анализа соответствия применяемых программ современным требованиям и условиям дорожного движения.

* В Великобритании сдают экзамен с первого раза в среднем 47% (<<http://www.drivingtesttips.biz/first-time-driving-test-pass-rate.html>>), в Германии — 28,7% (статистика Федерального бюро автомобильного транспорта Германии — KBA).

В 2010 году министерством утверждены Примерные программы подготовки водителей транспортных средств различных категорий ("A", "B", "C", "D", "E")*. Указанные Примерные программы содержат требования к результатам и содержанию подготовки и переподготовки водителей, сформированные на основе квалификационных требований, предъявляемых к водителям транспортных средств соответствующих категорий, и являются основой для разработки рабочих программ, утверждаемых организациями, осуществляющими подготовку и переподготовку водителей. Примерные программы направлены на усиление практической подготовки в условиях реального дорожного движения, в том числе на реализацию мер по обучению кандидатов в водители приемам оказания доврачебной помощи лицам, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (кандидатами в водители изучается предмет "первая помощь", целью освоения которого является обучение оказанию доврачебной помощи пострадавшим при ДТП).

В рамках разрабатываемой в настоящее время федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах" предусматривается участие Минобрнауки России в качестве государственного заказчика в реализации мероприятий по двум направлениям — развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения и обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 года № 1174-р утвержден План реализации мероприятий по совершенствованию порядка исполнения государственных функций и процедур, связанных с приемом квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдачей водительских удостоверений (далее — План). Пунктом 4 Плана

* Приказ Минобрнауки России от 18 июня 2010 года № 636 "Об утверждении Примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий".

предусмотрено установление порядка подготовки и переподготовки водителей транспортных средств, утверждаемого постановлением Правительства Российской Федерации. Порядок подготовки и переподготовки водителей транспортных средств предусматривает в том числе утверждение единого образца свидетельства о прохождении обучения по программам подготовки (переподготовки) водителей транспортных средств соответствующих категорий, порядка выдачи и учета указанного документа и порядка представления в экзаменационные подразделения ГИБДД МВД России сведений о кандидатах в водители, проходящих обучение по программам подготовки (переподготовки) водителей транспортных средств соответствующих категорий, в целях федерального учета лиц, получивших свидетельства о прохождении обучения по программам подготовки (переподготовки) водителей транспортных средств соответствующих категорий.

Согласно Плану указанный проект нормативного правового акта необходимо внести в Правительство Российской Федерации в течение 60 дней со дня официального опубликования Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" (далее — Федеральный закон). При этом пунктом 1 Плана установлено, что ответственным за разработку федерального закона является МВД России. До настоящего времени федеральный закон не принят.

Вместе с тем Минобрнауки России подготовило проект постановления Правительства Российской Федерации "О подготовке водителей транспортных средств различных категорий", который был направлен на согласование в заинтересованные органы исполнительной власти. Минобрнауки России осуществляет доработку указанного проекта постановления с учетом предложений и замечаний, поступивших от федеральных органов исполнительной власти, и

внесет его в Правительство Российской Федерации после принятия федерального закона в установленный срок.

В ДОСААФ России ежегодно готовятся около 700 тысяч человек по 150 специальностям, из них более 650 тысяч человек ежегодно готовятся по специальностям водителей транспортных средств различных категорий, что составляет 25% от общего объема подготовки водителей в Российской Федерации.

Во всех субъектах Российской Федерации действуют региональные организации ДОСААФ России, на материально-технической базе которых осуществляется профессиональная подготовка граждан.

Анализ действующих учебных программ по подготовке водителей показал, что их необходимо перестраивать, используя новые методологии организации учебного процесса с применением новых технических средств.

Примерные программы были рассчитаны на 60 часов практического вождения. В настоящее время апробирована программа, которая включает дополнительно 10 часов вождения в экстремальных условиях. Это дает положительные результаты: первый эксперимент показал, что такая практика полезна водителям для принятия оперативных решений в кризисных ситуациях на дороге.

Одновременно в школах ДОСААФ для повышения эффективности учебного процесса стали шире использоваться электронные средства обучения, что также дало позитивный результат.

Однако остается слабое звено — психологическая готовность современного молодого человека управлять автотранспортным средством. Наш опыт показал, что только при первичном отборе курсантов обнаруживается, что 30% из них просто нельзя допускать к управлению автомобилем.

Предложения по подготовке и переподготовке водителей в ДОСААФ России

1. В целях исключения недобросовестной конкуренции со стороны частных автомобильных школ представляется целесообразным поднять требования к ним при проведении лицензирования в вопросах наличия автодромов (площадок для вождения), оборудованных в соответствии с требованиями приказов, классов по изучению предмета "первая помощь", технических средств обучения и программного обеспечения, оборудованных учебных транспортных средств не старше 5 лет, официального сайта в сети Интернет в соответствии с пунктами 4, 5 статьи 32 Закона Российской Федерации "Об образовании" или размещения на нем неполной (недостоверной) информации (для получения лицензии в настоящее время достаточно представить договор аренды на помещения, площадки для вождения и учебные автомобили).

2. Обеспечить обязательное прохождение дополнительного обучения для лиц, которые в течение полугода после окончания автомобильной школы не получили свидетельства на право управления транспортным средством, а также для лиц, которые 3 раза подряд не сдали квалификационные экзамены в ГИБДД.

3. Разработать нормативный документ, определяющий порядок контроля за деятельностью организаций и частных предпринимателей, занимающихся подготовкой (переподготовкой) водителей транспортных средств, с обязательным введением понятия "качество подготовки водителей транспортных средств образовательными учреждениями" и определением ответственности образовательных учреждений, допустивших некачественную подготовку водителей.

4. Продолжить совершенствование существующей нормативной правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения, для чего следует:

исключить пункт 2 статьи 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного

движения" ("Допускается самостоятельная подготовка водителей на получение права управления транспортными средствами категории "А" и "В" в объеме соответствующих программ");

нормативно определить требования к учебным транспортным средствам в части соответствия их технических данных современному уровню, введения технических средств контроля за обучением вождению и приемом экзаменов на право управления транспортным средством.

5. С целью однозначного понимания продолжительности 1 часа учебных занятий по вождению автомобиля в программе подготовки водителей определить: продолжительность 1 часа учебных занятий по вождению автомобиля составляет 1 астрономический час (60 минут). В настоящее время в ряде автомобильных школ программу практического вождения сокращают путем учета времени вождения в академических часах.

6. Учитывая опыт работы ДОСААФ России по подготовке водителей транспортных средств, его значительную долю в общем объеме подготовки водителей в Российской Федерации и общественно-государственный статус организации, целесообразно на базе ДОСААФ России создать саморегулируемую организацию по подготовке водительских кадров в Российской Федерации, делегируя ей ряд следующих государственных функций: принятие решений о допуске образовательных учреждений к подготовке водителей; надзор за качеством реализации программ обучения; выдача водительских удостоверений.

Международный опыт подготовки водителей автомототранспортных средств

На международном уровне требования к обучению кандидатов в водители определены лишь в самом общем виде и касаются главным образом их практической подготовки. Так, приложение V к Директиве Европейского парламента

и Совета по водительским удостоверениям 2006/126/ЕС устанавливает, что все государства должны принимать меры к тому, чтобы обучение кандидатов в водители обеспечивало такой порядок, при котором право на управление транспортным средством могли получить только лица, прошедшие обучение, позволяющее им успешно выдержать проверку навыков вождения в соответствии с правилами проведения квалификационных экзаменов, предписываемыми данной Директивой. При этом продолжительность обучения не может быть менее 7 дней.

В большинстве стран существует система официальных курсов подготовки водителей, на которых не только обучают навыкам управления транспортным средством, но и прививают более ответственное отношение к требованиям безопасности движения. Как предполагается, окончившие такие курсы лица должны реже нарушать правила дорожного движения и попадать в ДТП, чем если бы они обучались вождению каким-либо иным способом. С учетом такого предположения во многих штатах США, например, лицам, окончившим курсы подготовки водителей, разрешается выдавать водительские удостоверения в более раннем возрасте.

В то же время обучение на курсах или в автошколах не является обязательным условием получения водительского удостоверения во всех странах. В Великобритании, Италии, Испании, Нидерландах, Франции, Швеции не требуется окончания обучения в автошколе для допуска к экзаменам. Отношение кандидатов в водители к автошколам различно в разных странах. Пройти официальный курс обучения предпочитают 20% кандидатов в водители в Нидерландах и 90% — во Франции.

В Швеции допускается как самостоятельная подготовка (по всем категориям транспортных средств), так и обучение в специализированных организациях. По оценкам специалистов, 85—90% будущих водителей выбирают комбинированную форму подготовки, посещая занятия в автошколе

лишь по отдельным дисциплинам. Полный курс обучения в автошколах проходят около 6% кандидатов.

В Люксембурге обучение в учебном учреждении не обязательно, но кандидаты в водители транспортных средств категории "A" должны пройти курс теоретической подготовки в автошколе. В Румынии, наоборот, подготовка в автошколе необходима для кандидатов в водители всех транспортных средств, кроме категории "A".

II. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВАРИЙНОСТИ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ

2.1. Анализ состояния аварийности на дорогах России и социально-экономические последствия дорожно-транспортных происшествий: проблемы и пути решения

После многолетнего снижения основных показателей аварийности по итогам 2011 года на территории Российской Федерации **отмечен небольшой рост всех трёх основных показателей аварийности**. По сравнению с предшествующим годом количество ДТП увеличилось на 0,2%, число погибших — на 5,2%, раненых — на 0,5%. В 199 868 ДТП погибли 27 953 человека, получили ранения 251 848 человек.

В абсолютных значениях количество ДТП возросло на 437, число погибших — на 1386 человек, раненых — на 1213.

Рост всех трёх основных показателей аварийности отмечен в 31 субъекте Российской Федерации. Более чем на 10% возросло количество ДТП в Республике Коми, Кабардино-Балкарской, Чеченской республиках, Камчатском крае, Псковской области, Ненецком и Ямало-Ненецком автономных округах, более чем на 20% — в Республике Калмыкия и Ульяновской области, более чем на 30% — в Республике Алтай, Астраханской области, Еврейской автономной области и Чукотском автономном округе.

Число получивших в ДТП смертельные травмы возросло более чем в трех четвертях субъектов Российской Федерации (в 62 регионах), в том числе более чем на 10% — в 28 регионах, из них в 6 — на 25% и более (в республиках Бурятия, Ингушетия, Саха (Якутия), в Калужской, Псковской, Амурской областях и Ненецком автономном округе).

Отмечается увеличение числа погибших среди всех основных категорий участников дорожного движения. Возросло количество погибших и раненых среди водителей

(+7,3% и +3,4%) и пассажиров (+8,6% и +1,1%). Водители составляют 36,7% от всех погибших, пассажиры — 29,1%. Число погибших пешеходов (доля которых среди погибших составляет 31,9%) возросло на 0,6%, при этом число раненых снизилось на 4,2%.

Положительной тенденцией является продолжающееся снижение доли наездов на пешеходов в общем массиве ДТП. Так, в 2008 году она составляла 37,8%, в 2009 — 35,2%, в 2010 — 34,3%, а по итогам 2011 года — 33,1%. Также 4-й год подряд наблюдается снижение количества таких ДТП, в 2011 году снижение составило 3,5%.

Вместе с тем по итогам 2011 года отмечается как рост количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах, так и число пострадавших в них. В результате 16 886 (+3,6%) таких ДТП погибли 1156 (+10,9%) и были ранены 16 952 (+3,2%) человека. По итогам 2011 года зарегистрировано 66 064 (-3,5%) таких ДТП.

Наблюдается устойчивый рост доли наездов на пешеходов на пешеходных переходах среди всех ДТП данного вида. По итогам 2011 года удельный вес наездов на пешеходов на пешеходных переходах достиг 25,6% от всех наездов на пешеходов.

Основная часть наездов на пешеходов на пешеходных переходах (85,5%, или 14 432 ДТП) связана с нарушениями, допущенными водителями транспортных средств; при этом количество таких фактов возросло на 3,6%.

Увеличивается доля столкновений в общем массиве ДТП; они являются наиболее массовым и прогрессирующим видом ДТП. Второй год подряд продолжается тенденция роста количества таких ДТП, в 2011 году количество столкновений возросло на 3,8%.

Возрастает количество наездов на стоящие транспортные средства (увеличение составило 4,3%).

Вновь обостряется проблема с происшествиями, совершенными водителями, находящимися в состоянии опьянен-

ния. Отмечается рост количества таких ДТП (на 3,4 %). Зарегистрировано 12 252 таких ДТП, в которых погибли 2103 (+7,6%) и получили ранения 17 900 (+3,6%) человек.

Доминирующими и прогрессирующими причинами аварийности являются: неправильный выбор водителями скорости и ее несоответствие условиям движения (50 834 (+12,2%) ДТП, или 25,4% от их общего количества); несоблюдение очередности при проезде перекрестков (27 438 (+6,3%) ДТП, или 13,7%); неправильный выбор дистанции (14 925 (+5,4%) ДТП, или 7,5%); нарушение правил проезда пешеходных переходов (13 636 (+5,3%) ДТП, или 6,8%); нарушение требований сигнала светофора (3439 (+5,1%) ДТП, или 1,7%); нарушение условий, разрешающих движение задним ходом (3364 (+0,35) ДТП, или 1,7%); нарушение правил обгона (3295 (+1,1%) ДТП, или 1,6%).

Несмотря на снижение количества ДТП из-за выезда на полосу встречного движения (13 112, -2,1%), данные происшествия по-прежнему остаются одной из причин высокой смертности. При том что доля происшествий по данной причине составляет 6,6% от их общего количества, **с выездом на полосу встречного движения связана почти каждая пятая смерть на дорогах страны** (18,1%); при этом число погибших возросло на 8,1% и достигло 5065 человек.

Сохраняется тенденция повышенного влияния на общее состояние аварийности происшествий, совершенных водителями грузового транспорта. В 12 361 (-0,1%) ДТП погибли 2276 (+5,6%) и ранены 15 390 (-2,2%) человек. Из этих происшествий 70% совершено на грузовом транспорте, находящемся в собственности физических лиц; увеличилось количество таких ДТП и число погибших в них — в 8651 (+0,4%) ДТП погибли 1566 (+4,1%) и получили ранения 10 783 (-2,0%) человека. Растет количество происшествий, совершенных пьяными водителями грузового транспорта (406 ДТП, +8,8%).

На фоне общего ухудшения обстановки **несколько стабилизируется ситуация с аварийностью на автобусах**. В 2011 году количество происшествий по вине водителей транспортных средств данной категории уменьшилось на 4,2%; снизилась и доля таких ДТП — с 2,7% в 2010 году до 2,5% по итогам 2011 года. Почти половина ДТП (2127 (-4,1%) ДТП, или 49,3%) совершена на лицензированных автобусах.

При этом **возросло количество ДТП, совершенных на автобусах, находящихся в собственности физических лиц** (2430 ДТП, +0,3%); доля этих происшествий превышает половину всех ДТП по вине водителей автобусов (56,3%). **Отмечен рост количества происшествий, совершенных пьяными водителями автобусов;** совершено 73 (+37,7%) таких ДТП, из них 60 (+50%) совершено на автобусах, принадлежащих физическим лицам. В 12 (+9,1%) случаях такие происшествия совершены на лицензированных автобусах.

Наметилась тенденция к увеличению количества происшествий по вине лиц, управляющих тракторами и самоходными механизмами (927 ДТП, +0,9%), из которых 588 ДТП, или 63,4%, совершено на таких транспортных средствах, находящихся в собственности физических лиц; рост количества ДТП по их вине составил 10,7%, то есть нарушения, допускаемые именно этой категорией водителей данной техники, обусловили рост аварийности по вине водителей тракторов и самоходных механизмов. При этом **каждый восьмой (12,6%) из совершивших ДТП водителей тракторной и самоходной техники находился в состоянии опьянения;** количество таких фактов возросло на 10,4% и составило 117.

Ежегодно усиливается **влияние на общее состояние аварийности водителей таких транспортных средств, как мопеды и приравненные к ним мототранспортные средства** (так называемые скутеры и так далее, в том числе не подлежащие постановке на регистрационный учет, с объемом

двигателя менее 50 куб. сантиметров или мощностью двигателя менее 4 кВт, а также максимальная конструктивная скорость которых не превышает 50 километров в час). Если в 2007 году доля ДТП, совершенных водителями мопедов, составляла 1,3%, то в 2008 году — уже 2,6%, в 2009 году — 2,7%, в 2010 году — 3,5%, а по итогам 2011 года удельный вес ДТП по вине водителей данной категории транспортных средств составил 4,6%.

Ежегодно растет и количество таких ДТП. Так, если в 2007 году было зарегистрировано только 3034 таких происшествия, то к 2010 году их количество возросло более чем в два раза и составило 6899, а в 2011 году — 7874 (+14,1%). В результате этих ДТП погибли 459 (+19,8%) и получили ранения 8768 (+12,8%) человек. При этом свыше пятой части (22,2%) таких ДТП совершено несовершеннолетними в возрасте до 18 лет; темпы роста аварийности по их вине еще выше — в истекшем году ими совершено 1747 (+17,7%) ДТП.

Доля ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет составила 10,1%, что ниже, чем в 2010 году (10,2%). Количество таких происшествий снизилось на 0,1%. Вместе с тем число пострадавших несовершеннолетних возросло — в 2011 году ими совершено 1747 (+17,7%) ДТП.

Среди погибших несовершеннолетних более половины (541, или 57,3%) составляют пассажиры; рост числа погибших составил 10,6%. Почти в каждом втором случае (290, или 53,6%) гибель несовершеннолетнего была связана с нарушениями правил перевозки (без детских кресел и удерживающих устройств). Почти треть (32,5%) погибших среди несовершеннолетних составили пешеходы, смертельные травмы получили 307 (-7,5%) детей и подростков; 6,1% среди погибших несовершеннолетних составили велосипедисты (58, +20,8%).

Более двух третей (68,8%) всех происшествий совершено на территориях городов и населенных пунктов; там зарегистрировано 137 595 (-1,4%) ДТП, в которых погибли 11 046 (+1,1%) и были ранены 163 756 (-1,2%) человек.

На автодорогах (исключая участки в городах и населенных пунктах) совершено 61 848 (+4,1%) ДТП, в которых погибли 16 786 (+8,2%) и были ранены 87 570 (+4,0%) человек. Однако при том, что доля количества ДТП на автодорогах составляет менее трети, на них пришлось более половины (60,1%) всех погибших.

На мостах совершено 1998 (+1,6%) происшествий, в них погибли 363 (+2,3%) и получили ранения 2774 (-0,3%) человека.

Более чем каждое пятое (21,2%) ДТП в стране связано с недостатками транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети; при этом выявляемость таких фактов при документальном оформлении ДТП увеличилась. Всего с сопутствующими совершению неудовлетворительными дорожными условиями зарегистрировано 42 322 (+1,1%) ДТП, в которых погибли 6827 (+15,9%) и были ранены 53 220 (+1,1%) человек.

Впервые с 2003 года после многолетнего снижения отмечен рост числа погибших в ДТП по причине эксплуатации технически неисправных транспортных средств; в 1031 (-8,5%) ДТП погибли 232 (+2,2%) человека и еще 1416 (-6,2%) получили ранения.

Второй год подряд осложняется положение с **ДТП с особыми тяжкими последствиями** (ДТП с ОТП), в каждом из которых погибли 5 и более либо пострадали 10 и более человека. В истекшем году совершено 189 (+5,0%) ДТП, в которых погибли 623 (+2,6%) и получили ранения 1475 (+14,3%) человек. Наибольшее количество ДТП с ОТП произошло в Республике Дагестан (10), Московской и Свердловской областях (по 8), Чеченской Республике (7).

Наибольшее число людей получило смертельные травмы в таких ДТП на территориях Республики Дагестан (52), Московской области (37), Ставропольского края (28), Чеченской Республики и Свердловской области (по 20), Волгоградской области (19), Республики Бурятия, Ленинградской, Рязанской и Омской областей (по 15), Краснодарского края, Оренбургской и Орловской областей (по 14).

Свыше трех четвертей (77%) ДТП с ОТП совершено на автодорогах вне городов и населенных пунктов, из них почти половина (46,3%) — на дорогах федерального значения. Среди федеральных магистральных дорог максимальное количество ДТП с ОТП имело место на ФАД "Кавказ" (10 ДТП, +42,9%), "Урал" (5, +150%), "Волга" (5, +25%), "Каспий" (5, +150%).

Основная часть ДТП с ОТП — это столкновения; в 155 (+2%) таких происшествиях погибли 575 (+4,9%) и были ранены 1051 (+2,8%) человек.

Среди основных причин происшествий с особо тяжкими последствиями — выезд на полосу встречного движения (70 ДТП), несоответствие скорости условиям движения (68 ДТП), неправильный выбор дистанции (14 ДТП). Лицами, не имеющими права управления, совершено 15 (+7,1%) ДТП с ОТП. Эксплуатация технически неисправных транспортных средств стала причиной 6 (+200%) ДТП с ОТП, в которых погиб 31 (+210%) человек.

Более половины (104 из 189) ДТП с ОТП совершено водителями со стажем управления более 10 лет. Возросло количество ДТП и по вине неопытных водителей — лицами с водительским стажем до 2 лет совершено 32 (+14,3%) ДТП с ОТП.

По дням недели наибольшее количество ДТП с ОТП при одновременном его увеличении совершено в воскресные (34; +6,3%) и субботние (35; +59,1%) дни, а также в понедельник (33; +26,9%). В течение суток наибольшее их коли-

чество, а также его рост зарегистрированы в так называемое рабочее время (период с 11 до 18 часов) — 39,1%. На период с 7 до 11 часов пришлось 33 ДТП с ОТП, а на период с 0 до 7 часов — 30 ДТП.

С каждым годом все большее влияние на безопасность дорожного движения в России оказывают водители, не являющиеся ее гражданами. В истекшем году водителями — гражданами стран СНГ совершено 2491 (+6,6%) ДТП, в результате которого погиб 431 (+34,3%) человек и 3504 (+6,8%) человека были ранены. Наибольшее количество происшествий среди иностранцев совершили граждане Узбекистана (507; +22,2%) и Таджикистана (373; +2,5%).

В 2010 году социально-экономические потери от ДТП, по экспертным оценкам, составляют более 860 млрд. рублей (таблица 1). Их доля в валовом внутреннем продукте из-за сокращения числа погибших и раненых в ДТП снизилась с 2,2% до 1,9%. Три четверти величины ущерба связано с ДТП, в которых погибли или ранены люди.

Таблица 6

**Социально-экономические потери от ДТП
(2004—2010 годы), млрд. рублей**

Год	Демографический ущерб, чел.	Социально-экономический ущерб, млрд. руб.	Валовой внутренний продукт, млрд. руб.	Доля социально-экономического ущерба в ВВП, %
2004	76944	1166,7	17027,2	6,9
2005	77430	1229,0	21609,8	5,7
2006	76297	1268,7	26917,2	4,7
2007	77675	1023,8	33247,5	3,1
2008	70275	929,4	41276,8	2,3
2009	65025	862,3	38786,4	2,2
2010	62600	867,7	44939,2	1,9

Всего с 2004 по 2010 год демографический ущерб снизился на 14 344 человека (19%), социально-экономический ущерб снизился на 299,3 млрд. рублей (26%), доля социально-экономического ущерба в ВВП снизилась на 72%. При этом пик демографического ущерба пришелся на 2007 год, а минимум — на 2010 год. Максимальный социально-экономический ущерб определили последствия дорожно-транспортной аварийности в 2006 году, а минимальный — в 2009 году.

Анализ динамики показателей социально-экономического и демографического ущерба в 2004—2010 годах свидетельствует об их прямой зависимости.

Средние нормативные показатели экономического ущерба по видам ДТП начиная с 2004 года последовательно увеличивались.

Наибольшую долю экономического ущерба (95,0% суммарного экономического ущерба от ДТП) составляют ДТП с погибшими: гибель в ДТП 1 человека оценивается в 12,3 млн. рублей, в том числе гибель в ДТП ребенка — в 12,4 млн. рублей (данные 2010 года).

2.2. Аварийность на дорогах государств — участников СНГ и стран — членов Европейского союза; меры по ее сокращению

В течение 10 последних лет количество погибших на дорогах Евросоюза уменьшилось на 45% (в среднем на 6% в год). Однако в 2011 году динамика снижения смертности сократилась до 2%. При этом в 11 государствах (Бельгия, Германия, Кипр, Литва, Люксембург, Мальта, Польша, Словения, Финляндия, Швеция и Эстония) уровень смертности в прошлом году вырос.

Позитивных результатов удалось добиться Болгарии, Венгрии, Греции, Латвии и Румынии, где количество погибших в 2011 году снизилось на 13—18% по сравнению с предыдущим годом.

В 2010 году Еврокомиссией был принят план действий на период с 2011 по 2020 годы по снижению смертности на дорогах, предполагающий тесное взаимодействие с государствами-членами по следующим направлениям: повышение безопасности конструкции легковых и грузовых автомобилей, обеспечение безопасности дорог, разработка "интеллектуального" автомобиля, ужесточение системы предоставления права на управление транспортными средствами, совершенствование правоприменительной практики, установление целевых показателей травматизма и разработка мер по повышению безопасности мотоциклистов.

В Белоруссии на протяжении последних лет отмечается снижение аварийности. В частности, в 2011 году по сравнению с 2010 годом количество ДТП уменьшилось на 7,8%, число раненых — на 7,9%. В ДТП погибли 1189 граждан (в 2010 году — 1190).

По данным Центра безопасности дорожного движения и автоматизированных систем при МВД **Украины**, за 2011 год в стране произошло 186 220 ДТП, в которых погиб 4831 человек и пострадали 30 927 человек. При этом фиксируется тенденция к снижению дорожно-транспортного травматизма: например, в 2009 году было зафиксировано 37 тысяч ДТП, в 2010 — 31 914.

В 2011 году на дорогах **Казахстана** зарегистрировано 12 019 ДТП, в которых погибли 2707 человек и 14 тысяч человек получили ранения. В сравнении с 2010 годом количество происшествий выросло на 0,1%, число погибших в них граждан сократилось на 3,2%, количество раненых увеличилось на 0,9%.

В 2011 году в **Армении** произошло 2319 ДТП, в которых погибли 327 человек, получили ранения 3354 человека. В сравнении с предыдущим годом число ДТП возросло на 345, количество жертв — на 33, раненых — на 684.

В Узбекистане в 2011 году в результате 10 611 ДТП на автомобильных дорогах погиб 2161 человек, пострадали 112 228 человек.

В 2011 году в **Азербайджане** произошло 2890 ДТП, в которых 1016 человек погибли, 3031 человек получил ранения. По сравнению с 2010 годом количество ДТП выросло на 6,2%, погибших — на 9,8%, раненых — на 5,6%.

В 2011 году в **Молдове** произошло 2825 (-3,6% по сравнению с 2010 годом) аварий. В них погибли 433 (-4,2%) человека, получили травмы 3543 (-5,4%) человека.

III. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

3.1. Законодательное и иное нормативное правовое регулирование

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в области обеспечения безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере. Совокупность указанных актов представляет собой определенную систему, которую составляют международные договоры Российской Федерации, федеральные законы, акты Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, а также ведомственные и межведомственные нормативные правовые акты.

В целях повышения безопасности дорожного движения, унификации и стандартизации правил дорожного движения 8 ноября 1968 года в Вене была принята **Международная конвенция о дорожном движении***. Она определила концептуальную направленность организации дорожного движения, которой должны придерживаться государства — участники Конвенции при разработке национальных Правил дорожного движения. Также была разработана Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год), которая вступила в силу 6 июня 1978 года. Российская Федерация ратифицировала данные конвенции в 1974 году.

* В соответствии с Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 года (с поправками от 1 мая 1971 года) в международном дорожном движении используются следующие термины и понятия: национальное законодательство — совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории государства, подписавшего Конвенцию; транспортное средство — это транспортное средство, удовлетворяющее хотя бы одному из следующих условий: принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства, не зарегистрировано в этом государстве, временно ввезено в страну.

О федеральном законодательстве в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации

В России на федеральном уровне действует более 1 тысячи актов различной юридической силы по обеспечению безопасности дорожного движения, кроме того, отдельные аспекты деятельности регламентируются нормативными правовыми актами органов власти субъектов Российской Федерации.

Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" — это базовый закон, который устанавливает общие принципы и правила поведения для граждан, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, профессиональной деятельностью которых является перевозочный процесс. Закон имеет рамочный характер.

Одним из важнейших документов в данной сфере являются **Правила дорожного движения Российской Федерации (ПДД)**, утвержденные постановлением Правительства России от 23 октября 1993 года № 1090. Этот документ непосредственно затрагивает права и обязанности субъектов дорожного движения и регламентирует порядок поведения в условиях дорожного движения.

Помимо рамочного закона о безопасности дорожного движения, данную сферу регулируют и другие важные федеральные законы. Так, **Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"** прописывает порядок страхования, порядок возмещения причиненного ущерба и другие вопросы.

В Федеральном законе от 17 июля 2009 года № 145-ФЗ "О Государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" содержатся положения, касающиеся вопросов обеспечения безопасности до-

рожного движения в процессе проектирования, строительства и эксплуатации платных дорог.

В последние годы нормативно-правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения активно совершенствуется. Во многом это обусловлено сложностью обстановки с аварийностью на автомототранспорте.

Нормы ответственности участников дорожного движения за нарушение ПДД и эксплуатацию транспортных средств представлены в **Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, а также в Уголовном и Гражданском кодексах**. В эти документы за последние годы было внесено множество изменений, позволивших устранить ряд имеющихся противоречий и усилить ответственность за отдельные виды административных правонарушений в области дорожного движения, представляющих наибольшую общественную опасность (например, выезд на встречную полосу, управление транспортным средством в состоянии опьянения).

Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" установлены требования по привлечению к ответственности за осуществление перевозки легковым такси без соответствующего разрешения, а также установлена мера ответственности за нанесение так называемых атрибутов такси без соответствующего разрешения. Также увеличились штрафы за нарушение правил остановки и стоянки транспортных средств^{*}.

* С 2012 года со 100 до 300 рублей увеличился штраф за нарушение правил остановки и стоянки транспортных средств. С 300 до 1 тыс. рублей увеличивается штраф за остановку или стоянку транспортных средств на пешеходном переходе и ближе 5 метров перед ним, а также за нарушение правил остановки или стоянки на тротуаре. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств, а также движение по полосе для маршрутных транспортных средств или остановка на ней в нарушение ПДД влечет штраф в размере 1,5 тыс. рублей. В новой редакции изложена статья КоАП Российской Федерации, запрещающая эксплуатацию транспортного средства, на котором установлены стекла (в том числе покрытые про-

Важным для всех автомобилистов стало принятие **новой редакции Федерального закона от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"**. Закон изменил процедуру и периодичность технического осмотра. Новые автомобили, введенные в эксплуатацию не более 3 лет назад, теперь не проходят процедуру технического осмотра. Также законом внесены изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в частности, исключающие меру ответственности за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе талона о прохождении государственного технического осмотра.

Федеральным законом от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ "О полиции" установлены основные направления, принципы деятельности, обязанности и права полиции, которые распространяются на Госавтоинспекцию. Сотрудники полиции наделены правом остановки транспортного средства. Следует отметить, что конкретные действия должностных лиц Госавтоинспекции регламентированы также в **Указе Президента России от 15 июня 1998 года № 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения"**. Если законность действий сотрудников Госавтоинспекции вызывает сомнения, то данную ситуацию можно обжаловать в установленном порядке, обратившись в вышестоящие государственные органы либо в суд.

Среди последних значимых федеральных законов в данной сфере следует отметить **Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 130-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"**, который уточняет порядок прохождения технического осмотра транспортных средств. Положения данного закона будут зрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств.

способствовать упрощению процедуры техосмотра, сокращению очередей на его прохождение, повышению качества работы и ответственности автосервисных центров.

О нормативных правовых актах Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и профильных министерств

Среди актуальных нормативных правовых актов Президента и Правительства России следует отметить:

Указ Президента России от 19 мая 2012 года № 635 "Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства", которым был утвержден перечень государственных органов, на транспортные средства которых устанавливаются устройства для подачи специальных световых и звуковых сигналов при отсутствии специальных цветографических схем на наружной поверхности данных транспортных средств;

постановления Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720 "Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств" и от 14 ноября 2009 года № 928 "Об утверждении Правил организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения".

Кроме того, в 2010 году в Технический регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ", утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 года № 609, были внесены изменения, направленные на приведение в соответствие с новыми требованиями федерального экологического и таможенного законодательства. С 2010 года запрещен ввод в эксплуата-

цию транспортных средств, уровень выбросов которых ниже требований Евро-3*.

13 апреля 2012 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012 года № 254, которое внесло ряд изменений в Правила дорожного движения, например, в части отмены требования по обязательному нахождению у водителя и представлению сотруднику полиции талона на прохождение техосмотра, а также его наличию на лобовом стекле автомобиля**.

Важным шагом стало введение в отечественное законодательство положений, позволяющих привлекать к ответственности владельцев транспортных средств на основании результатов применения средств аудио-, фото- и видеофиксации правонарушений в области дорожного движения. Опыт использования показывает их заметный вклад в предупреждение ДТП с тяжелыми последствиями и повышение дисциплинированности водителей. Поэтому предполагается расширение сферы применения технических средств фиксации нарушений, путем распространения таких систем контроля на нарушения, связанные с выездом на полосу встречного движения, проездом на запрещающий сигнал светофора, непредоставлением преимущества в движении, в том числе пешеходам, и другие виды нарушений.

Среди важных **ведомственных нормативных актов** следует отметить приказы Министерства образования и науки Российской Федерации: от 18 июня 2010 года № 636 о примерных программах подготовки водителей транспортных средств различных категорий, от 18 августа 2010 года № 866 о примерных программах подготовки водителей

* Евро-3 — экологический стандарт, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах транспортных средств с дизельными и бензиновыми двигателями; введен в Евросоюзе в 1999 году.

** Так же из ПДД исключена ссылка на возможность движения по попутным трамвайным путям при совершении обгона. Это связано с тем, что обгоном в настоящее время называется только такой маневр, при котором опережение транспортных средств производится с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения.

транспортных средств различных категорий, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Программы предусматривают внедрение современных технологий обучения, позволяющих моделировать типичные опасные ситуации, и значительное увеличение времени на отработку приемов управления транспортными средствами. Также повышенены требования к уровню подготовленности как преподавателей, так и мастеров производственного обучения. Совершенствуются требования к образовательным учреждениям и организациям, осуществляющим подготовку и переподготовку водителей транспортных средств.

В целях организации медицинского обеспечения в сфере безопасности дорожного движения Минздравсоцразвития России были разработаны документы о едином образце Медицинской справки о допуске к управлению транспортными средствами, а также Инструкция по ее заполнению (утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 28 сентября 2010 года № 831н).

Приказом Минздравсоцразвития России от 10 августа 2011 года № 905н утверждены Требования к комплектации изделиями медицинского назначения для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками ГИБДД МВД России. Необходимое количество изделий медицинского назначения позволит в полном объеме оказать первую помощь 4–6 пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и поддерживать их жизнедеятельность до момента прибытия выездной бригады скорой медицинской помощи.

По вопросу, касающемуся порядка проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, был утвержден

приказ Минздравсоцразвития России от 12 апреля 2011 года № 302н.

О перспективах нормативно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения

В настоящее время имеется ряд проблем правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, недостаточно эффективно действуют нормы, регулирующие вопросы **координации деятельности органов исполнительной власти** в области безопасности дорожного движения, а также обеспечивающие активное **участие гражданского общества и средств массовой информации** в предупреждении дорожно-транспортного травматизма.

Отсутствуют нормы по **организации перевозок пассажиров маршрутным такси** в Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112.

Данные проблемы требуют скорейшего решения.

Необходимо активизировать работу в Государственной Думе по рассмотрению целого ряда актуальных законопроектов, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Среди них:

№ 67439-6 "О внесении изменений в статью 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" (об усилении ответственности за нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего);

№ 18173-6 "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" (об уточнении ответственности за выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для

встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, а также за движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением);

№ 479619-5 "О внесении изменений в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации" (по вопросу усиления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, совершенных лицом, находящимся в состоянии опьянения).

Следует отметить, что в ходе обсуждения **концепции федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения", рассчитанной на 2013—2020 годы**, были предложены новые направления работы.

Так, отдельный пункт программы планируется посвятить мероприятиям по усилению **безопасности детей на дорогах**. Повышенное внимание к данной проблеме обусловлено тем, что, несмотря на некоторое снижение за последние годы количества ДТП с участием детей*, именно дорожно-транспортные происшествия остаются главной причиной смертности детей и подростков. Поэтому поставлена важная государственная задача — не только сократить число участников и жертв ДТП среди детей, но и принять исчерпывающие меры по их предотвращению.

Также в данной концепции предлагается уделить особое внимание оснащению автомобилей **системами пассивной и активной безопасности**. Речь идет об антиблокировочных системах для тормозов, системах, предотвращающих заносы, об оборудовании автомобилей подушками безопасности.

Кроме того, предусмотрена разработка требований к **транспортному планированию городов**. В ходе реализации действующей программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах" выяснилось, что в

* См.: Состояние аварийности на дорогах Российской Федерации. 2011 год// Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России/
<<http://www.gibdd.ru/stat/2011.pdf>>.

таком важном документе, как Градостроительный кодекс Российской Федерации, не предусмотрены парковки, стоянки, подъезды и выезды из дворов.

Очевидно, что все вышеперечисленные проблемы уже в ближайшее время потребуют оперативной нормативно-правовой поддержки и самого пристального внимания российских законодателей.

3.2. Акты Организации Объединенных Наций в области дорожного движения

Начиная с 2003 года проблематика безопасности дорожного движения прочно утвердила в качестве одного из приоритетов международного сотрудничества в рамках системы ООН.

В ходе 57-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН была принята первая Резолюция, затрагивающая указанную сферу, — **"Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения"** (57/309 от 22 мая 2003 года).

Генеральной Ассамблее ООН было обращено внимание на то, что кризис в области безопасности дорожного движения имеет многоаспектный характер и требует совместных усилий на всех уровнях, в том числе в рамках соответствующих программ медицинского просвещения*. Резолюцией Генеральному секретарю ООН предложено представить доклад о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения для его дальнейшего рассмотрения.

На 58-й сессии Генеральной ассамблеи ООН была принята Резолюция **"Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения"** (58/9 от 5 ноября 2003 года), в которой отмечается, что в ответ на Резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН 57/309 подготовлен доклад Генерального секретаря ООН о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. В документе особое внимание

* В 2004 году Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) подготовлен Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма.

уделено исключительно серьезным последствиям травм, являющихся результатом дорожных аварий, с точки зрения смертности, заболеваемости, а также социально-экономических издержек.

Несмотря на масштабность проблемы травматизма в результате дорожных аварий, национальное и международное финансирование мероприятий по решению этой проблемы и ее исследованию ограничено. Это относится прежде всего к странам с низким и средним уровнем доходов.

14 апреля 2004 года в ходе внеочередного пленарного заседания, приуроченного к Всемирному дню здоровья*, Генеральная Ассамблея ООН приняла **Резолюцию 58/289 "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире"**, в которой ВОЗ наделяется мандатом координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках системы ООН.

На 60-й сессии Генеральная ассамблея ООН вновь рассмотрела вопрос о безопасности дорожного движения, приняв 26 октября 2005 года **Резолюцию 60/5 "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире"**, в которой был отмечен прогресс, достигнутый в области безопасности дорожного движения по всему миру. В Резолюции было предложено:

региональным комиссиям и ВОЗ совместно организовать и провести в апреле 2007 года в Женеве первую Глобальную неделю безопасности дорожного движения ООН**, которая дала бы возможность, в первую очередь молодым участникам дорожного движения, глубже осознать возможные последствия ДТП. Кроме того, она содействовала бы принятию мер, направленных на устранение основных факторов риска ДТП, таких как вождение в состоянии алкогольного

* 7 апреля 2004 года.

** Неделя проводится по типу четырех недель дорожной безопасности, проведенных ранее Европейской Экономической Комиссией ООН (1990, 1995, 2000, 2004 годы).

опьянения, превышение скорости, отказ от пользования ремнями безопасности и шлемами;

объявить третье воскресенье ноября Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий*.

Для обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения Генеральная Ассамблея ООН призывает государства-члены присоединиться к Конвенции о дорожном движении (1949 год)**, Конвенции о дорожном движении (1968 год)*** и Конвенции о дорожных знаках и сигналах (1968 год)****.

Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН A/62/244 от 31 марта 2008 года "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире" приветствуется предложение Правительства Российской Федерации провести в России в 2009 году на уровне министров Первую всемирную конференцию по безопасности дорожного движения для обсуждения реализации положений Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.

19—20 ноября 2009 года в Москве прошла Первая Все мирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. В ее работе приняли участие представители стран — членов ООН, 20 правительственные и 80 неправительственных организаций более чем из 150 стран мира.

Причиной созыва конференции явилось осознание международным сообществом того факта, что ситуация на дорогах во всем мире приобретает характер катастрофы. Эксперты ВОЗ приравнивают ее к угрозе глобальной эпидемии и дают неутешительные прогнозы на будущее. Они также

* В 2008 году поминальные службы и другие мероприятия были проведены в таких странах, как Австралия, Аргентина, Бразилия, Государство Бруней-Даруссалам, Индия, Канада, Мексика, Нигерия, США, Уганда, Филиппины, Южная Африка и Япония и практически во всех странах Европы. Также был создан веб-сайт для распространения информации об этом дне.

** Принята в г. Женеве 19 сентября 1949 года.

*** Принята в г. Вене 8 ноября 1968 года.

**** Принята в г. Вене 8 ноября 1968 года.

считают, что если правительства всех стран мира не выработают консолидированную политику по изменению существующего положения дел, то к 2020 году гибель в ДТП станет одной из лидирующих причин смертности на планете.

Результатом работы конференции стало принятие Московской декларации, в которой участники конференции обратились с призывом к Генеральной Ассамблее ООН объявить период 2011—2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 64/255 от 2 марта 2010 года "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире" было провозглашено Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011—2020 годов в целях стабилизации, а затем и сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате ДТП во всем мире путем расширения деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

Был разработан Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011—2020 годов", в котором официально провозглашено начало Десятилетия с 11 мая 2011 года. Акция проходит под лозунгом "Вместе мы можем спасти миллионы жизней"*.

Общая цель Десятилетия — стабилизация, а затем сокращение к 2020 году прогнозируемого уровня случаев смерти в результате ДТП. Это должно быть достигнуто путем:

разработки и осуществления устойчивых стратегий и программ обеспечения безопасности дорожного движения;

установления целевого ориентира для сокращения к 2020 году количества несчастных случаев со смертельным исходом, опираясь на существующие системы региональных целевых ориентиров по жертвам несчастных случаев;

укрепления инфраструктуры управления и потенциала для технического осуществления мероприятий в области

* Ее символом стал желтый ромб.

безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях;

повышения качества сбора данных на национальном, региональном и глобальном уровнях;

мониторинга прогресса и результатов деятельности по ряду заранее определенных показателей на национальном, региональном и глобальном уровнях;

стимулирования роста финансирования безопасности дорожного движения и улучшения использования существующих ресурсов, в том числе путем обеспечения элемента безопасности дорожного движения в проектах в области дорожной инфраструктуры.

Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН рекомендует государствам-членам присоединиться к Конвенции о правах инвалидов 2006 года*.

Разрабатываемые региональными комиссиями в соответствии с Планом нормативные инструменты, рекомендации и обзоры способствовали усилению координации деятельности в области безопасности дорожного движения, повышению уровня безопасности национальных дорожно-транспортных сетей. В частности, важную роль в области безопасности дорожного движения играет Европейская экономическая комиссия ООН, активно занимающаяся нормотворческой работой в области регулирования дорожного движения и безопасности транспортных средств в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения Комитета Европейской экономической комиссии по внутреннему транспорту и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств.

В апреле 2012 года на 66-й сессии Генеральной ассамблеи ООН при обсуждении пункта 12 повестки "Глобальный кризис в области безопасности дорожного движения" Россия вновь выдвинула соответствующий проект резолюции,

* Принята в Нью-Йорке 13 декабря 2006 года Резолюцией 61/106 на 76-м пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН.

к которому присоединились в качестве соавторов 84 страны. Резолюция рекомендует государствам-членам принять меры по модернизации системы управления дорожным хозяйством, совершенствованию сбора и анализа данных по безопасности дорожного движения, проверке безопасности автодорожной инфраструктуры и автомобильного транспорта, повышению эффективности реабилитационных услуг пострадавшим в ДТП. Предполагается вновь вернуться к этой теме через 2 года, на 68-й сессии Генеральной ассамблеи ООН, с целью оценить прогресс, достигнутый в улучшении глобальной безопасности дорожного движения.

3.3. Технический осмотр автомототранспортных средств в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза

С 1 января 2012 года в России вступил в силу Федеральный закон от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Впервые в России появилась конкуренция между операторами технического осмотра. В переходный период (до 2014 года) будут действовать 3 типа субъектов рынка:

- 1) пункты технического осмотра, принадлежащие МВД России;
- 2) действующие пункты технического осмотра (организации, которые на дату вступления в силу указанного Федерального закона № 170-ФЗ имеют с МВД России действующие договоры на проведение технического осмотра);
- 3) операторы технического осмотра (созданные после 1 января 2012 года) — юридические лица и индивидуальные предприниматели, действующие на основании аккредитации при Российском союзе автостраховщиков.

Операторы технического осмотра должны быть подключены к единой автоматизированной информационной системе технического осмотра (ЕАИС ТО). Информация о ка-

ждой машине, прошедшей техосмотр, должна быть передана в ЕАИС ТО в срок не позднее 24 часов.

С 2012 года владелец машины может пройти техосмотр не только по месту регистрации автомобиля, но и в любом регионе России. По данным на 1 апреля 2012 года, технический осмотр в России проводили 3360 соответствующих пунктов.

Федеральная служба по тарифам утвердила Методику расчета предельного размера платы за проведение техосмотра. На основании данной Методики максимальная стоимость прохождения техосмотра устанавливается для каждого субъекта Российской Федерации региональными властями.

Установлена следующая **периодичность техосмотра:**

1) каждые 6 месяцев в отношении: легковых такси; автобусов; грузовых автомобилей, предназначенных и оборудованных для перевозки пассажиров; транспортных средств, предназначенных для перевозок опасных грузов;

2) каждые 12 месяцев в отношении: грузовых автомобилей (массой более 3,5 тыс. килограммов); транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов; транспортных средств, предназначенных для обучения управлению транспортными средствами;

3) каждые 12 месяцев в отношении следующих транспортных средств (с года выпуска в обращение которых прошло более 7 лет, включая год их выпуска в обращение): легковых автомобилей; грузовых автомобилей (до 3,5 тыс. килограммов); прицепов и полуприцепов (до 3,5 тыс. килограммов); мототранспортных средств;

4) каждые 24 месяца в отношении следующих транспортных средств (с года выпуска в обращение которых прошло от 3 до 7 лет, включая год их выпуска в обращение): легковых автомобилей; грузовых автомобилей (до 3,5 тыс. килограммов); прицепов и полуприцепов (до 3500 кг); мототранспортных средств.

Не требуется проведение техосмотра в первые 3 года, включая год выпуска в обращение, в отношении: легковых и грузовых автомобилей (до 3,5 тыс. килограммов); прицепов и полуприцепов (до 3,5 тыс. килограммов); мототранспортных средств.

В соответствии с Федеральным законом от 28 июля 2012 года № 130-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" с 9 августа 2012 года вместо талона технического осмотра будет выдаваться диагностическая карта, содержащая сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств.

До 1 августа 2015 года при заключении договора ОСАГО наряду с диагностической картой допускается предъявление талона технического осмотра. При смене собственника транспортного средства диагностическая карта будет действовать до момента истечения указанного в ней срока. Государственная пошлина за выдачу диагностической карты составит 300 рублей.

В Казахстане с 1 января 2012 года проведение технического осмотра (ТО) передано от МВД республики в конкурентную среду. Техническим осмотром занимаются центры технического осмотра, включенные уполномоченным органом Министерства транспорта и коммуникаций республики в соответствующий реестр. Количество центров технического осмотра на 1 апреля 2012 года составило 116.

За органами внутренних дел, в том числе за дорожной полицией, остается функция государственного контроля за прохождением технического осмотра владельцами автомототранспортных средств.

Если автомобилю больше 7 лет, его техосмотр должен проводиться ежегодно, для автомобилей в возрасте от 3 до 7 лет — не реже чем раз в 2 года. Не требуется проведение техосмотра в первые 3 года, включая год выпуска в обращение.

ние. Общественный транспорт (автобусы, микроавтобусы, такси) проходят ТО 2 раза в год независимо от форм собственности и года выпуска.

В Белоруссии легковой автомобиль в возрасте до 10 лет, если он не используется как такси и в ряде других случаев, проходит техосмотр один раз в 2 года, затем ежегодно. Пройти техосмотр можно на любой станции техосмотра независимо от места жительства или регистрации автомобиля. С 2008 года очередей при прохождении техосмотра практически нет.

С 1 июля 2012 года в Белоруссии изменился порядок прохождения ТО в связи с вступлением в силу Технического кодекса установившейся практики "Государственный технический осмотр транспортных средств. Порядок проведения проверки технического состояния транспортных средств". Этот документ вместо десятков действовавших ранее технических нормативных актов вместе с соответствующим разделом ПДД будет руководством для работников диагностических станций.

В Европе реализуется единая политика проведения технического контроля транспортных средств. Правительство Европейского союза Директивой 96/96/ЕС, принятой 20 декабря 1996 года, установило основные рамки деятельности в сфере технического контроля и надзора. Директивой рекомендован следующий регламент освидетельствования автомобилей для всех стран Евросоюза: техосмотр обязателен для автомобилей старше 4 лет; автомобили старше 4, но младше 10 лет проходят техосмотр раз в 2 года, старше 10 — 1 раз в год. Директива наложила минимальные требования на обязательный технический осмотр транспортных средств (тормоза, оси и подвески) в государствах — членах Европейского союза. Так, в Испании и Португалии технический осмотр ограничивается проверкой тормозов, осей и подвесок, тогда как в Германии, Голландии или в других северных

странах осмотр включает в себя контроль загрязнения вредными веществами или внутренней безопасности пассажира.

Однако периодичность прохождения ТО в разных странах различна. Организационные формы проведения проверки технического состояния при периодическом осмотре с использованием средств технического диагностирования в разных странах также не совпадают. Проведение техосмотра делегируется частным фирмам или организациям других форм собственности, более подготовленным к проведению экспертных работ такого рода с надлежащим качеством. Процедура техосмотра в среднем занимает полчаса и стоит около 70 евро.

В большинстве государств активную помошь в проведении осмотра транспортных средств оказывают общества автолюбителей (автоклубы, союзы, ассоциации).

В Великобритании первичный техосмотр обязателен для всех машин, стоящих на учете больше 3 лет. Стоимость техосмотра — 55—57 фунтов стерлингов. Без соответствующей отметки эксплуатация автомобиля запрещена. На необходимый ремонт отводится 10 рабочих дней. Техосмотр может быть не пройден всего лишь из-за поврежденного номерного знака или изношенных шин. На техосмотре проверяют безопасность машины для использования на дорогах общего пользования, включая работоспособность светотехники, тормозов, ремней безопасности, а также надежность топливной системы и уровень выбросов CO₂. Все автомобили должны соответствовать британскому техническому регламенту: например, в Великобритании запрещена эксплуатация машин с "американским" световым пучком.

Во Франции первый техосмотр проводится после 4 лет эксплуатации автомобиля. Машины старше 4, но младше 10 лет проходят техосмотр раз в 2 года, старше 10 лет — 1 раз в год. На рынке технического осмотра Франции работает множество фирм: самая крупная — "DEKRA

"AUTOMOBILE" — имеет более 1,4 тысячи пунктов контроля по всей стране, компания "AUTO SECURITE" — около 900 точек контроля, компания "SECURITEST" — 927 центров контроля. В их функции входит проведение техосмотра, а контроль за его своевременным прохождением осуществляется полицией. Процедура осмотра занимает не более 1 часа и стоит 75 евро. За отсутствие талона технического осмотра взыскивается штраф на 90—140 евро, за повторное нарушение — может грозить тюремное заключение.

В Бельгии процедура первичного техосмотра обязательна для машин, у которых окончен гарантийный срок, составляющий в среднем 3 года. Далее техосмотр проводится каждый год.

При прохождении техосмотра машины в Бельгии присутствие владельца или водителя не обязательно. Практически любой сервисный центр предлагает своим клиентам при регулярном техобслуживании, которое проводится через каждые 15 тыс. километров пробега, доставить машину на станцию технического контроля и получить талон о прохождении техосмотра, который действует в течение 1 года. К стоимости обычной процедуры техобслуживания машины прохождение техосмотра в салоне добавляет порядка 50 евро, однако можно пройти техосмотр и самостоятельно, без помощи автосалона, за 20 евро. После этого Федеральная государственная служба транспорта и мобильности напоминает водителю о необходимости прохождения техосмотра, присыпая ему по почте зеленый купон, в котором также указаны координаты ближайшей станции технического контроля. Техосмотр осуществляют частные сертифицированные компании, которые отчитываются перед Федеральной службой транспорта и мобильности. Полиция может лишь проверить наличие талона техосмотра в ходе рутинной проверки машины на дороге, что для Бельгии является ис-

ключительной редкостью, а также при разбирательстве нарушения ПДД или ДТП.

В Финляндии стоимость техосмотра составляет 43—69 евро (зависит от веса автомобиля). Если техосмотр не пройден в первый раз, автовладельцу на устранение дефектов дается 2 недели. В течение этого времени повторный ТО автомобиля обойдется в 22 евро (масса до 3,5 тыс. килограммов) или в 33 евро (масса свыше 3,5 тыс. килограммов). После проведения ТО специалисты станции делают соответствующую отметку не только в техпаспорте автомобиля, но и вносят данные об этом в общую базу, которой пользуются полицейские.

До приватизации сферы техосмотра в середине 1990-х годов в Финляндии действовало лишь одно государственное предприятие — "A-KATSASTUS", которое было монополистом на рынке услуг ТО. В настоящее время концерн "A-KATSASTUS" принадлежит 65% рынка ТО Финляндии (180 станций ТО). Концерн является крупнейшим оператором на рынке услуг техосмотра Северной Европы (Швеция, Латвия).

В Швеции легковые автомобили должны проходить первый техосмотр через 3 года после регистрации, далее — через 2 года, а затем ежегодно. Машины скорой помощи, такси и тяжелые грузовики осматриваются ежегодно, а легкие грузовики и микроавтобусы — 1 раз в 2 года.

Станции техосмотра ответственны за приглашение водителей для прохождения техосмотра. С этой целью им рассыпается памятка с указанием рекомендуемых даты и времени посещения и другой информацией. Водителю также предоставлена возможность выбрать по телефону или через Интернет время очередного техосмотра. При этом время ТО распределяется равномерно по месяцам в соответствии с последней цифрой номерного знака.

Протокол техосмотра содержит информацию о времени и месте, выявленных дефектах, измеренных параметрах, а также окончательное заключение о допуске транспортного средства к эксплуатации.

Информация о каждом зарегистрированном автомобиле, дорожных налогах и страховке хранится в базе данных дорожного движения, которая поддерживается шведской Национальной дорожной администрацией, и используется также для подготовки повесток для автовладельцев с приглашением на техосмотр.

В начале 5-го месяца со времени прохождения техосмотра Национальная дорожная администрация обращается к базе данных и проверяет, все ли транспортные средства прошли техосмотр и допущены к эксплуатации, а также имеют ли они действующую страховку ответственности перед третьими лицами. Если всё в порядке, то владелец транспортного средства получает по электронной почте бланк квитанции для оплаты ежегодного дорожного налога. После оплаты владелец получает по почте контрольную наклейку на передний номерной знак, которая информирует полицию о том, что все формальности соблюдены. Цвет наклейки ежегодно меняется.

Обязательный периодический технический осмотр для общественного транспорта введен в Швеции в 1993 году, а с января 1995 года — для всех зарегистрированных автомобилей. С этой целью была создана специальная компания "BILPROVNINGEN". Компания имеет весьма специфическую организационную основу. Ее деятельность осуществляется на основе обычной нормативно-правовой базы, но законом ей делегировано властное полномочие принимать решение об исправности (неисправности) автомобиля. Правительство в лице Министерства промышленности, занятости и коммуникаций владеет контрольным пакетом акций — 52%. Остальные владельцы — страховые компании

(12%), ассоциации авторемонтных предприятий (12%), ассоциации автомобилистов — 15%, транспортные ассоциации (9%).

Компания учреждена с небольшим капиталом, но имеет банковские гарантии правительства страны и страховых компаний и с самого начала основана на самофинансировании. Размер платы за техосмотр предлагается компанией и утверждается правительством.

Техосмотр проводится в соответствии с едиными техническими требованиями и регламентами. Предусмотрен выборочный контроль состояния автомобилей, непосредственно находящихся в движении. Техосмотр на дорогах проводится силами и с использованием технической базы компании "BILPROVNINGEN", но при этом вся полнота ответственности лежит на дорожной полиции.

В Германии новые автомобили освобождаются от техосмотра на 3 года, машины старше 3 лет проходят его каждые 2 года. Ежегодный техосмотр производится только для автомобилей с пробегом свыше 250 тыс. километров.

За организацию процесса техосмотра отвечают специальные организации, самые крупные из них — "TUV" и "DEKRA". Созданные более 80 лет назад в Германии, они к настоящему времени представляют собой транснациональные корпорации, деятельность которых распространяется на несколько континентов. По характеру своей деятельности это независимые от изготовителей и потребителей транспортных средств крупнейшие экспертные организации. Ни федеральные органы государственной власти Германии, в том числе дорожная полиция и Федеральное автотранспортное управление, ни администрации регионов (земель) не распоряжаются и не управляют их функционированием. Регулирование их деятельности государство осуществляет через нормативные документы, надзор за результатами и последствиями выполнения работ и инспекцион-

ный контроль за используемыми технологиями и качеством проверки технического состояния.

Процедура техосмотра осуществляется только общественными или частными организациями. Все они в обязательном порядке получают официальную лицензию от "TUV" на проведение этих работ.

Конкуренция среди десятков тысяч автомастерских Германии, проводящих технический осмотр, необычайно велика, что позволяет поддерживать стоимость ТО на приемлемом для немцев среднем уровне — около 100 евро.

Проверка технического состояния транспорта занимает в Германии примерно полчаса. На знаке техосмотра (в виде восьмиугольника), который наклеивается на государственные номера исправных автомобилей, указываются месяц и год следующего техосмотра. К знаку прилагается диагностическая карта с указанием, когда и кем он выдан.

В последнее время особое внимание уделяется проверке уровня токсичности отработанных газов и контролю исправности системы выпуска: ранее эти параметры проверялись только на старых автомобилях. Знак о прохождении контроля на экологичность крепится на заднем номере автомобиля.

3.4. Медицинское обеспечение безопасного дорожного движения в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза

Общемировые тенденции смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий

Значительное число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей является одной из самых серьезных социально-экономических проблем в мире, оказывающих негативное влияние на демографическую ситуацию.

Всемирная организация здравоохранения рассматривает проблему транспортного травматизма и гибели людей в

ДТП как глобальную. Ежегодно на дорогах стран мира погибают более 1,2 миллиона человек, что составляет 18,8 на 100 тысяч человек. Необходимо отметить, что около половины жертв ДТП в странах мира составляют пешеходы, мотоциклисты, велосипедисты и пассажиры общественного транспорта.

Дорожно-транспортный травматизм затрагивает все возрастные категории, но особенно молодежь. Так, дорожно-транспортные травмы являются одной из 3 самых распространенных причин смерти в возрасте от 5 до 44 лет.

Необходимо отметить, что во многих странах мира с высоким доходом уровень смертности от дорожно-транспортных травм в последние десятилетия стабилизировался или снизился. Однако в большинстве регионов мира глобальная эпидемия дорожно-транспортного травматизма по-прежнему расширяется. По оценкам ВОЗ, если не будут приняты неотложные меры, к 2030 году число погибших в дорожно-транспортных происшествиях предположительно достигнет 2,4 млн. в год.

Помимо случаев смерти, дорожно-транспортные происшествия вызывают до 50 млн. несмертельных травм, которые часто приводят к инвалидности.

Как отмечает ВОЗ, свыше 90% случаев смерти в дорожно-транспортных происшествиях отмечается в странах с низкими и средними доходами населения: уровень смертности там в 2 раза выше, чем в богатых странах*.

Дорожно-транспортный травматизм создает огромную нагрузку на государственные системы здравоохранения (постоянный рост финансовых затрат, а также увеличение нагрузки на медицинские учреждения и специалистов).

* Уровень смертности на дорогах в странах с низкими и средними доходами населения составляет 21,5 и 19,5 на 100 тысяч человек соответственно, в странах с высокими доходами — 10,3 на 100 тысяч.

Дорожно-транспортный травматизм и смертность в странах — членах Европейского союза и государствах — участниках Содружества Независимых Государств

Дорожно-транспортные травмы являются значительной угрозой общественному здоровью и в Европе, где в ДТП гибнет 120 тысяч человек в год; смертность от полученных в них травм в среднем составляет 13,4 на 100 тысяч человек*.

При этом показатели смертности от дорожно-транспортного травматизма в разных странах региона существенно различаются; как и во всем мире, в европейских странах с низким и средним уровнем доходов населения смертность в 2 раза выше, чем в государствах с высокими доходами.

Самый низкий уровень смертности в ДТП (как в Европе, так и во всем мире) отмечается в странах Северной Европы и составляет 5,7 на 100 тысяч человек, в то время как средний уровень смертности в ДТП в странах СНГ почти в 4 раза выше (21,8 на 100 тысяч человек). Самый высокий уровень смертности — в Казахстане (30,6 на 100 тысяч человек), далее следуют такие страны СНГ, как Российская Федерация (25,2 на 100 тысяч человек) и Киргизия (22,8 на 100 тысяч человек).

При этом необходимо отметить, что в большинстве государств западной части Европы наблюдаются тенденции сокращения смертности, в то время как в странах восточной части региона отмечаются обратные тенденции: показатели смертности в ДТП остаются неизменными или возрастают.

Как отмечает ВОЗ, одним из ведущих факторов, повышающих уровень смертности и травматизма в результате автодорожных аварий, является вождение автомобиля в нетрезвом состоянии. По рекомендациям ВОЗ, уровень содержания алкоголя в крови взрослых водителей не должен превышать 0,05 грамма на децилитр. При этом менее полу-

* Европейский доклад о безопасности дорожного движения / <http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/111151/E92789R.pdf>.

вины стран мира имеют законы, устанавливающие такой предельный уровень для водителей.

Одним из лидеров в области обеспечения безопасности дорожного движения среди стран, входящих в Европейский союз, является Швеция, где за последние годы наметилась устойчивая тенденция к сокращению случаев смертельных исходов в дорожно-транспортных происшествиях. Ежегодно на дорогах этой страны в ДТП гибнут менее 5 человек на 100 тысяч населения при достаточно высоком уровне автомобилизации — более 500 легковых автомобилей на 1 тысячу человек. Это один из наиболее низких показателей среди стран Евросоюза.

В странах Евросоюза единым для всех государств является номер неотложной помощи — 112. Время принятия оператором вызова строго регламентировано, действует эффективная диспетчерская служба с хорошо обученным персоналом. В ряде регионов раньше медиков на происшествие приезжают пожарные или служба береговой охраны, также имеющие хорошую подготовку и практический опыт в оказании первой медицинской помощи. На вызовы выезжает бригада, укомплектованная, помимо врачей, санитарами и техническими специалистами. Уровень подготовки бригад службы скорой помощи в разных странах имеет различия, но Европейский союз в целом регулярно повышает профессиональные стандарты и требования для медиков службы скорой помощи. Техническое оснащение машин скорой помощи позволяет проводить необходимые медицинские мероприятия непосредственно на месте аварии и во время доставки в стационар; оборудование машин и требования к персоналу стандартизированы. Также в Европе для этих целей широко используются вертолеты.

Наилучшим вариантом предоставления адекватной медицинской помощи является национальная или региональная система травмопунктов, включающая мобильные бри-

гады, работающие во взаимосвязи со службой скорой помощи, полицией и пожарными.

Медицинский персонал обучается по специальной методике, охватывающей и полевое, и стационарное лечение*.

Международные подходы в организации оказания медицинской помощи в ДТП

Масштабность и острота проблемы высокого уровня смертности и травматизма обусловили принятие Организацией Объединенных Наций Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов.

Одной из задач реализации Глобального плана является повышение оперативности реагирования на экстренные ситуации, вызванные авариями, улучшение способности системы здравоохранения обеспечивать надлежащую неотложную медицинскую помощь и более продолжительную реабилитацию для жертв аварий.

В рамках решения этой задачи ООН рекомендует странам-участницам:

разработать системы оказания добольничной помощи, ввести единый общенациональный телефонный номер для сообщения о чрезвычайных ситуациях;

разработать системы оказания больничной травматологической помощи и оценивать качество оказываемой медицинской помощи;

обеспечить на раннем этапе реабилитацию и поддержку пациентам с травмами и лицам, потерявшим родственников в результате дорожных аварий, для сведения к минимуму физических и психологических травм;

поощрять создание надлежащих систем страхования пользователей дорог в целях финансирования служб реабилитации жертв аварий.

* <http://www.национальнаяпрограмма.рф/blog/zarubezhnyi_opyt/_pomosch_postradavshim_v_dorozhnyh_proishestviyah/15-49>.

Медицинское обеспечение безопасного дорожного движения в России

В настоящее время в России, как и в большинстве стран мира, дорожно-транспортные происшествия являются одним из наиболее масштабных источников потерь, обусловленных преждевременной смертностью населения. Так, за период 2000—2008 годов в результате транспортных происшествий ежегодно погибало около 30—40 тысяч человек, около 250 тысяч получили разного рода травмы. За последние 20 лет безвозвратные потери, обусловленные транспортным травматизмом, составили около 800 тысяч человек.

Абсолютно во всех российских регионах, включая Чукотский автономный округ, Магаданскую область и Республику Саха (Якутия) с их крайне малой плотностью населения и ненасыщенностью транспортных потоков, были зафиксированы избыточные потери трудоспособного населения*.

Для создания условий, направленных на минимизацию последствий ДТП, необходимо обеспечение быстрого информирования о ДТП и возможности оказания первой помощи пострадавшим участниками дорожного движения инспекторами ГИБДД, сотрудниками МЧС России. Также большое значение имеет готовность спасательных служб и бригад скорой помощи к оперативному оказанию помощи пострадавшим в ДТП, четкое взаимодействие служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП. С этой целью необходимо применение скоростных маневренных транспортных средств, а также вертолетов, создание рационально размещенных спасательных и медицинских служб, повышение оснащенности, квалификации персонала бригад скорой помощи и медицинских учреждений.

Меры по совершенствованию медицинского обеспечения безопасного дорожного движения осуществляются в

* См.: Стародубов В.И., Боровков В.Н., Семенова В.Г. Резервы снижения транспортной смертности в России в контексте ее предотвратимости/ <<http://demoscope.ru/weekly/2011/0485/analit03.php>>.

рамках реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах"^{*}, приоритетного национального проекта "Здоровье", региональных программ модернизации здравоохранения.

В рамках реализации указанной федеральной целевой программы проведено техническое переоснащение территориальных центров медицины катастроф в 30 субъектах Российской Федерации, Центра управления в кризисных ситуациях Всероссийской службы медицины катастроф (далее — ВСМК) и 9 ведущих профильных учреждений здравоохранения. Создана телекоммуникационная сеть органов управления, формирований и учреждений службы медицины катастроф федерального, территориального и муниципального уровней ВСМК.

Разработана система неотложной специализированной помощи детям, пострадавшим в ДТП, с привлечением сил и средств ВСМК, которая действует на основе интеграции служб медицины катастроф, скорой медицинской помощи, санитарной авиации, учреждений здравоохранения различного уровня.

Создана и апробирована Информационная система учета детей, пострадавших в ДТП, которая должна стать технологической основой Федерального регистра детей, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации.

В рамках ПНП "Здоровье" разработаны системные проекты оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП. За 2008–2011 годы вдоль 14 автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 14 261 километр организована система приближения специализированной медицинской помощи как к месту дорожно-транспортного происшествия, так и во время транспортировки пострадав-

* См.: Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах".

ших бригадами реаниматологов в травматологические центры.

В 64 субъектах Российской Федерации для оказания специализированной медицинской помощи оснащены необходимым медицинским оборудованием: 69 травмоцентров первого уровня, 119 травмоцентров второго уровня, 114 травмоцентров третьего уровня, закуплено более 550 реанимобилей. Кроме того, для созданных травмоцентров за 4 года подготовлено более 4,5 тысячи медицинских специалистов.

В течение 2008—2010 годов в рамках проекта общий объем средств, выделенных из федерального бюджета на эти цели, составил 9,2 млрд. рублей.

В результате принятых мер наметилась тенденция снижения уровня смертности в дорожных авариях. Так, в 2010 году число погибших в результате ДТП составило 10,7 тысячи человек, в 2009 году — 11,5 тысяч. Однако необходимо отметить, что по-прежнему почти 70% пострадавших погибают непосредственно на месте ДТП.

В целом за последние 4 года (2008—2011 годы) реализации мероприятий ПНП "Здоровье" и федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах" удалось достичь следующих результатов:

показатель смертности в ДТП в целом по Российской Федерации снизился на 28%;

создана система этапности оказания медицинской помощи в зависимости от степени тяжести полученных травм пострадавшими в результате ДТП, которая представлена травмоцентрами 3 уровней и специализированными бригадами скорой медицинской помощи;

число умерших на месте ДТП снизилось на 10,9%;

время доезда бригад скорой медицинской помощи на место ДТП сократилось с 25 до 15 минут;

доступность скорой медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП увеличилась на 11,5%;

оперативная активность в травмоцентрах различного уровня повысилась на 19,9%;

число пострадавших в ДТП, умерших в учреждениях здравоохранения в первые 30 суток, снизилось на 13,2%;

летальность в травмоцентрах снизилась на 3,2%.

В 2012 году в рамках ПНП "Здоровье" выделено 5,9 млрд. рублей на совершенствование оказания медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

Региональными программами модернизации здравоохранения предусмотрено совершенствование скорой медицинской помощи; организация специализированных бригад скорой медицинской помощи на догоспитальном этапе; создание специализированных травмоцентров и развитие современных организационных технологий, основанных на концентрации пострадавших в специализированных травмоцентрах, а также оснащении их современным медицинским оборудованием.

Вместе с тем необходимо отметить, что, несмотря на ряд положительных тенденций в обеспечении медицинской помощи пострадавшим в ДТП, в нашей стране общий уровень смертности и травматизма и последующей инвалидности по сравнению с развитыми странами мира остается высоким.

Среди наиболее актуальных проблем, требующих решения, необходимо выделить следующие.

Одним из основополагающих факторов спасения жизни людей, пострадавших при ДТП, а также уменьшения неблагоприятных последствий для здоровья является оказание своевременной и качественной медицинской помощи.

По данным исследований, 60—65% пострадавших в ДТП имеют травмы, характеризующиеся высокой летальностью, до 50% пострадавших погибают в первые 3 часа после получения травмы, часто до приезда скорой медицинской помощи. В настоящее время сотрудники дорожно-патрульной

службы ГИБДД оказывают первую помощь пострадавшим более чем в 1% случаев, водители — в 7—8% случаев. Поэтому необходима организация эффективной системы обучения участников дорожного движения приемам оказания первой помощи при ДТП.

Одним из необходимых условий своевременного оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП является применение вертолетной авиации. Применение вертолетов для оказания скорой медицинской помощи и эвакуации людей в больничные учреждения является насущной необходимостью. К сожалению, в настоящее время Россия заметно отстает от западных стран по уровню использования вертолетов для решения указанных задач.

Несмотря на то что работа в этом направлении началась*, многие организационные вопросы еще не решены, недостаточно отработано применение вертолетной техники в городских условиях, не развита наземная инфраструктура. Медленно решаются вопросы строительства вертолетных площадок при лечебных учреждениях. Необходимые нормативные документы находятся в стадии разработки**.

Таким образом, в настоящее время еще только создаются основы нового направления в деятельности отделений экстренной и консультативной медицинской помощи и медицинской эвакуации территориальных центров медицины катастроф — оказание экстренной медицинской помощи с применением вертолетов в догоспитальном периоде.

Необходимо отметить, что опыт реализации программных мероприятий, направленных на совершенствование ор-

* Работа начата в субъектах Российской Федерации, расположенных на федеральной автомобильной дороге М-10 "Россия" (Москва — Санкт-Петербург).

** Министерством здравоохранения Российской Федерации разработаны алгоритмы действий специалистов медицинской бригады вертолета медицинского назначения. Подготовлены проекты 7 стандартов скорой медицинской помощи пострадавшим в ДТП с использованием вертолетной авиации, пакет проектов нормативных правовых и методических документов по организации применения вертолетов при оказании экстренной медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий на федеральных автомобильных дорогах.

ганизации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, показывает, что комплексное решение проблем позволяет добиться положительных результатов и существенно снизить уровень смертности и инвалидности в стране.

3.5. Страхование автомототранспортных средств в России, других государствах — участниках СНГ и странах — членах Европейского союза

В странах — членах Европейского союза, в большинстве стран СНГ, в том числе в России, страхование гражданской ответственности водителей автотранспортных средств является обязательным.

Страхование автогражданской ответственности во многих странах оказывает существенное положительное влияние на безопасность дорожного движения. Факторы, приводящие к авариям на дорогах, тесно взаимосвязаны друг с другом. Недостаток навыков вождения, ошибки при принятии решений, невнимательность водителей и неисправность транспортного средства — вот лишь некоторые из наиболее важных факторов, приводящих к дорожно-транспортному происшествию.

В связи с этим очевиден факт, что страховые организации при страховании автогражданской ответственности создают условия, стимулирующие водителей автомототранспортных средств соблюдать правила дорожного движения и обеспечивать исправность своего транспортного средства, а также оборудования безопасности для транспортного средства.

Так, в некоторых странах мира для молодых водителей действуют программы по улучшению навыков управления автомобилем. В свою очередь, страховье компании положительно оценивают возможность приобретения дополнительного опыта вождения и предоставляют соответствующие скидки на стоимость полиса автострахования. Кроме

того, некоторые страховщики предлагают водителям с небольшим стажем вождения пониженные ставки страховых тарифов при использовании автомобиля только в светлое время суток.

Вместе с тем страховые компании вправе не выдавать полис обязательного страхования автогражданской ответственности в случае технической неисправности транспортного средства. Страхование осуществляется только при условии прохождения транспортным средством технического осмотра. Также страховщик вправе не осуществлять страховую выплату, если страховой случай наступил в результате наркотического или алкогольного опьянения водителя транспортного средства. Это способствует снижению количества ДТП с участием пьяных водителей.

Еще одним фактором, оказывающим положительное влияние на безопасность дорожного движения, является то, что в правилах обязательного страхования автогражданской ответственности предусмотрена возможность за счет использования гибких скидок и надбавок повышать или уменьшать стоимость полиса в зависимости от количества ДТП, в которых участвовал страхователь. В связи с этим каждый владелец транспортного средства старается соблюдать ПДД, что, безусловно, приводит к уменьшению количества ДТП.

Таким образом, страхование автомототранспортных средств оказывает значительное влияние на снижение уровня аварийности на дорогах. Представляется целесообразным подробнее рассмотреть особенности страхования автомототранспортных средств в разных странах, а именно — в государствах — участниках СНГ, странах — членах Европейского союза, в Российской Федерации.

Страхование автомототранспортных средств в России

Автострахование в России определяется как разновидность страховой защиты, признанной отстаивать имущественные интересы граждан, связанные с затратами в результате наступления страхового случая. Автострахование направлено также на повышение уровня безопасности на дорогах.

В Российской Федерации существует 3 основных вида автострахования: обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО), комплексное автострахование кроме ответственности (КАСКО), добровольное страхование автогражданской ответственности (ДСАГО).

1) Особенности ОСАГО, его влияние на уровень аварийности.

Договор ОСАГО. Критерии, определяющие размер страховой премии

ОСАГО как новый вид страхования ответственности в России с 1 июля 2003 года определен Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

Договор ОСАГО относится к числу обязательных договоров, поэтому владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность сразу после приобретения транспортного средства.

Вместе с тем вступивший в силу с 1 января 2012 года Федеральный закон от 1 июля 2011 года № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" установил, что договор ОСАГО не может быть заключен при отсутствии талона о техническом осмотре.

Такое нововведение способствует участию в дорож-

но-транспортном движении технически исправных транспортных средств, что приводит к снижению уровня аварийности на дорогах.

По данным Российского союза автостраховщиков* (РСА), за период с 1 июля 2003 года по 31 декабря 2011 года было заключено **282 млн. договоров ОСАГО**.

Для расчета страховой премии по договору ОСАГО учитываются мощность двигателя транспортного средства, место регистрации, стаж и возраст водителя, а также количество ДТП, в которых участвовал водитель (**система "бонус-малус"**). Начисление коэффициента "бонус-малус", входящего в состав страховых тарифов, зависит от наличия (отсутствия) количества страховых выплат по предыдущему договору страхования водителей транспортного средства. По российскому законодательству размер скидки по коэффициенту "бонус-малус" составляет 5%, при этом скидка может накапливаться годами.

Таким образом, **система "бонус-малус" нацелена на то, чтобы автолюбители стремились соблюдать правила дорожного движения, что приводит к повышению уровня безопасности дорожного движения** и позволяет водителям получать скидки при страховании транспортных средств, не попадая в ДТП.

По данным РСА, с момента введения обязательного страхования страховая премия изменяется незначительно, в пределах **от 1880 до 2680 рублей**. Кроме того, величина всех страховых премий в 2011 году по ОСАГО составила **103,4 млрд. рублей**.

* Российский союз автостраховщиков является некоммерческой организацией, основанной на принципе обязательного членства страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. РСА учрежден 8 августа 2002 года 48 крупнейшими страховыми компаниями страны и имеет государственную регистрацию от 14 октября 2002 года.

Лимит величины страховой суммы. Страховые выплаты. Прямое возмещение убытков

Положения российского законодательства регламентируют **величину страховой суммы**, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая обязуется возместить потерпевшим причиненный вред. Величина страховой суммы составляет:

лицам, имеющим право на возмещение вреда, в случае смерти потерпевшего — **135 тыс. рублей**;

не более **25 тыс. рублей** на возмещение расходов на похоронение — лицам, понесшим эти расходы;

в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, — не более **160 тыс. рублей**;

в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, — не более **160 тыс. рублей**;

в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, — не более **120 тыс. рублей***.

В связи с этим представляется необходимым рассмотреть порядок осуществления страховых выплат по ОСАГО. Так, потерпевший вправе предъявить страховщику заявление, содержащее требование о возмещении вреда, причиненного его здоровью, жизни или имуществу, в пределах страховой суммы. Страховщик рассматривает заявление и приложенные к нему документы в течение 30 дней со дня их получения. В указанный срок страховщик обязан произвести страховую выплату потерпевшему или направить ему мотивированный отказ. При неисполнении данной обязанности страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему неустойку в размере 1/75 ставки рефинансирования Банка России.

Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" предусматривает также **компенсационные выплаты**. Они

* Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (статьи 7, 12).

осуществляются профессиональным объединением страховщиков только в тех случаях, когда потерпевшие не могут их получить по договору обязательного страхования, а именно — когда страховая компания обанкротилась, либо у нее отзвана лицензия, виновник ДТП неизвестен или не имеет полиса ОСАГО.

За период с 1 июля 2004 года по 31 декабря 2011 года РСА было принято 290 798 положительных решений по компенсационным выплатам потерпевшим на общую сумму **13 487 млн. рублей***.

Вместе с тем законодательство России предоставляет возможность водителям при наступлении страхового случая оформить ДТП без участия полиции. Потерпевший вправе предъявить требование о возмещении вреда, причиненного его имуществу, страховой организации (**прямое возмещение убытков**), если в результате ДТП вред был причинен имуществу, ДТП произошло с участием 2 транспортных средств и сумма ущерба не превышает 25 тыс. рублей. По данным РСА, за период с 1 марта 2009 года по 31 декабря 2011 года в рамках прямого возмещения убытков потерпевшим было выплачено более **17 824 млн. рублей**.

Таким образом, такая упрощенная форма урегулирования ДТП позволяет сократить количество пробок на дорогах, уменьшает нагрузку на сотрудников полиции.

Регрессное требование страховщика

Согласно законодательству России страховщик имеет право предъявить регрессное требование к причинившему вред лицу произведенной страховщиком страховой выплаты, например, если вред был причинен указанным лицом при управлении транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного). В этом случае **сторонники стимулируют участие в дорож-**

* Данные РСА.

но-транспортном движении трезвых водителей, что приводит к уменьшению аварийности на дорогах.

Система обязательного автострахования в России и присущие ей особенности позволяют сделать вывод, что при страховании транспортного средства страховщики создают условия, оказывающие положительное влияние на безопасность дорожного движения. Кроме того, российский вариант ОСАГО способствовал появлению других видов добровольного автострахования.

2) Договор добровольного автострахования ДСАГО и КАСКО.

В дополнение к полису ОСАГО водитель транспортного средства может заключить **договор ДСАГО**. Этот договор в отличие от ОСАГО заключается на добровольной основе, цена и условия его регулируются страховыми компаниями. Выплаты по договору ДСАГО производятся в случае, если суммы выплаты по ОСАГО не хватает для компенсации ущерба пострадавшим в результате ДТП.

Цена ДСАГО колеблется от 0,12 до 0,5% от страхового лимита. В реальных величинах стоимость оказывается весьма небольшой: к примеру, можно получить защиту на 1 млн. рублей всего за 1 тыс. рублей.

Таким образом, оформление полиса ДСАГО представляется целесообразным и выгодным в российских условиях автострахования.

Следующим видом автомотострахования в России, о котором говорилось выше, является **КАСКО**. Страхование транспортного средства по полису КАСКО является также **добровольным договором**. Стоимость страховой премии определяется с учетом тех же критериев, что и по ОСАГО, при этом особое внимание уделяется возрасту транспортного средства: если ему более 10 лет, то вряд ли страховые организации в этом случае заключат договор.

Общий лимит покрытия материального ущерба по договору КАСКО определяется стоимостью транспортного

средства с учетом его износа на момент составления страхового договора. Максимальная страховая выплата производится в случае, если автомобиль в результате воздействия на него сторонних сил не будет подлежать ремонту или если произошла его полная утрата (разбой, угон, хищение).

Хотелось бы обратить внимание на **международную систему страхования "Зеленая карта"**^{*}. Ее суть состоит в том, что, обладая "Зеленой картой", хозяин автомобиля может въезжать в любую страну,ирующую в данной системе, не приобретая на границе дополнительный полис страхования. Россия является участницей этой системы.

Так, за рубежом за 2011 год было зарегистрировано 3630 ДТП с участием российских водителей — держателей страхового сертификата "Зеленая карта". Из этого числа было урегулировано 1557 случаев. В России было зарегистрировано 6564 страховых случая по вине владельцев иностранных страховых сертификатов "Зеленая карта", из них урегулировано 3026 случаев. Всего с 2009 года количество договоров, заключенных по системе "Зеленая карта", составило более 4,2 млн.^{**}.

3) Специальные мероприятия РСА, направленные на безопасность дорожного движения.

Одним из видов деятельности страховых организаций в рамках РСА является их непосредственное участие в организации и финансировании мероприятий, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения.

Так, при поддержке и участии РСА проведена **кампания "Пассажиры"**, направленная на повышение общественного интереса к проблеме безопасности пассажиров автотранспорта, поддержание внимания общества к данной проблеме. Целью кампании стало снижение количества жертв на дорогах.

^{*} Формирование системы "Зеленая карта" обусловлено принятием в 1949 году Рекомендации ООН и Резолюции ООН № 43 (1952 год).

^{**} Данные РСА.

Кроме того, совместно с Всероссийским союзом страховщиков и страховыми союзами Белоруссии и Украины были проведены ставшие уже традиционными **Международный конкурс рефераторов и Всероссийский конкурс знаний среди молодежи и студентов "Страхование автотранспортных средств в России, Украине и Республике Беларусь"**. Такие мероприятия проводились с целью повышения интереса общества к проблемам безопасности дорожного движения*.

Все проводимые отечественными страховыми компаниями плановые мероприятия и акции направлены на снижение уровня аварийности, что также приводит и к повышению общей эффективности страхового бизнеса.

Страхование автомототранспортных средств в государствах — участниках СНГ

Страхование обязательной автогражданской ответственности владельцев транспортных средств в государствах — участниках СНГ** по общему правилу регулируется на законодательном уровне (за исключением Республики Белоруссия***).

Законодательство стран СНГ предусматривает особые требования к страховым организациям, осуществляющим страхование автогражданской ответственности. **Страховая компания, прежде чем получить лицензию на право заключения договора ОСАГО, обязана стать участником фонда гарантирования страховых выплат и войти в состав саморегулируемой организации страховщиков** (Национальное бюро в Молдове, Совет представителей страховщиков в Ка-

* Информация РСА "Аналитические и статистические данные по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и технического осмотра транспортных средств" подготовлена для Аналитического управления Аппарата Совета Федерации (2012 год).

** Обязательное страхование автогражданской ответственности владельцев транспортных средств в государствах — участниках СНГ аналогично российскому варианту ОСАГО.

*** В Республике Белоруссия правовые акты нередко принимаются Президентом страны.

захстане, Моторное транспортное страховое бюро в Украине, Белорусское бюро в Республике Белоруссия)*.

*Договор ОСАГО. Страховая премия и распределение
страховых взносов*

В государствах — участниках СНГ существуют разные варианты договора ОСАГО, некоторые из них аналогичны российским договорам обязательного автострахования. Так, в Узбекистане договор ОСАГО может быть заключен в случае, если управление транспортным средством признается только указанными страхователем водителями. Договоры автострахования разделяются на внутренние и внешние в **Украине, Белоруссии и Молдове**. Такие договоры заключаются в виде полюсов в рамках системы "Зеленая карта", действуют на территории стран — участников соглашений о "Зеленой карте".

В Казахстане заключают стандартный договор ОСАГО на одного или двух владельцев транспортных средств, а также заключается комплексный договор ОСАГО, согласно которому страхуется гражданская ответственность владельца двух и более транспортных средств.

Вместе с тем если в большинстве стран СНГ, в том числе в России, договор ОСАГО вступает в силу после внесения страховой премии страхователем, то **в Азербайджане** гражданская ответственность владельца транспортного средства **считается застрахованной с момента приобретения им автомототранспорта**. Владелец автотранспорта обязан в течение 15 дней заключить договор ОСАГО и уплатить страховой взнос. Кроме того, в Азербайджанской Республике отличием от других стран СНГ (за исключением Казахстана) является и порядок расторжения договора ОСАГО. Так, за повторные дорожно-транспортные происшествия с одним и тем же транспортным средством страховщик несет ответст-

* См.: В.А. Кочев. Сравнительно-правовой анализ законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в странах СНГ // Вестник Пермского университета. Вып. 2(8). 2010.

венность в пределах невыплаченной части страховой суммы, а при полной страховой выплате договор ОСАГО считается расторгнутым, и владелец транспортного средства должен вновь заключить страховой договор и оплатить страховую премию в полном размере.

В Казахстане одной из причин для прекращения договора ОСАГО страховщиком может послужить **наступление первого страхового случая, обязывающего страховщика осуществить страховую выплату**. В результате этого страхователь также вынужден вновь заключить страховой договор и оплатить страховую премию. Такие правовые нормы о прекращении договора ОСАГО, безусловно, будут стимулировать водителей транспортных средств стараться не попадать в ДТП. Интересной особенностью автострахования в Азербайджане является также то, что **часть страховых взносов в размере 5% специально выделяется на осуществление мер по сокращению количества дорожно-транспортных происшествий**; в этом также проявляется роль страховых организаций в повышении уровня безопасности на дорогах.

Размер страховой премии в странах СНГ определяется с учетом тех же критериев (в том числе по системе "бонус-малус"), что и в России. Однако российскую систему "бонус-малус" позаимствовал только Узбекистан, другие страны СНГ (Молдова, Белоруссия, Казахстан, Азербайджан, Украина) воспользовались опытом стран дальнего зарубежья, где понижающие, повышающие коэффициенты страховых взносов четко зафиксированы.

Страховая сумма. Срок осуществления страховых выплат

В государствах — участниках СНГ существуют разные размеры страховых сумм, подлежащих выплате.

В Республике Узбекистан при наступлении страхового случая, если вред причинен жизни или здоровью, то размер страховой выплаты не должен составлять более 65% от страховой суммы, а если вред причинен имуществу потерпевше-

го, то страховое возмещение не может превышать 35% страховой суммы. В Узбекистане страховая сумма определяется правительством и составляет около **90 тыс. российских рублей**.

В Республике Белоруссия в части причинения вреда жизни, здоровью и имуществу размер страховой выплаты не должен превышать сумму около **190 тыс. российских рублей**, что определило постановление Совета Министров республики от 16 июня 2000 года № 898 "Об утверждении размеров страховых взносов и лимитов ответственности владельцев транспортных средств".

Положения законодательства **Украины** при наступлении страхового случая предусматривают лимит страховой суммы, который в российских рублях составляет: в части причинения вреда имуществу одного потерпевшего — **100 тыс. рублей**; в части причинения вреда имуществу нескольких потерпевших — около **500 тыс. рублей**; в части причинения вреда жизни и здоровью — около **200 тыс. рублей** на каждого потерпевшего. Более того, в Украине страховщик должен возместить моральный ущерб потерпевшему, лимит суммы составляет около **1 млн. рублей**.

С момента получения страховщиком от потерпевшего документов о страховом случае срок выплаты страховой суммы в случае принятия положительного решения составляет: 50 дней — в Белоруссии; 5 дней — в Узбекистане; 1 месяц — в Украине; 7 дней — в Казахстане; 10 дней — в Молдове.

Право регрессного требования страховщика

Законодательство стран СНГ, как и России, предусматривает регрессное взыскание страховщиком размера выплаченной страховой суммы с причинителя вреда. Так, законодательство Белоруссии устанавливает **право регрессного требования страховщика к дорожным службам** при установлении их вины в ДТП. В связи с этим дорожно-строи-

тельные организации заинтересованы в более эффективном выполнении своих обязанностей в сфере надлежащего содержания дорог, что приводит к уменьшению аварийности по причине плохого состояния дорог.

В таких странах, как Казахстан и Украина, регрессное требование страховщик может предъявить, если страховой случай наступил в результате технических неисправностей автомототранспорта, о которых страхователь знал или должен был знать, либо если транспортное средство использовалось не по назначению. В Молдове страховщик имеет право предъявить регрессный иск к причинителю вреда, если транспортное средство не прошло технический осмотр. Таким образом, страхование стимулирует увеличение **количества технически исправных транспортных средств на дорогах, что, в свою очередь, оказывает положительное влияние на безопасность дорожного движения**.

Страховые организации в государствах — участниках СНГ при ОСАГО также уделяют особое внимание обеспечению безопасности дорожного движения. Законодательство об ОСАГО стран Содружества во многом сходно, но при этом имеются и особенности, связанные с тем, что законодатели этих стран учитывают как опыт стран ближнего зарубежья, так и европейских государств.

Страхование автомототранспортных средств в странах — членах Европейского союза

Страхование ответственности владельцев транспортных средств в некоторых странах Европейского союза (Германия, Великобритания, Финляндия, Дания) в отличие от государств — участников СНГ и Российской Федерации было введено еще до Второй мировой войны. За этот период времени сформировались достаточно согласованные и надежные условия обязательного автострахования.

Система обязательного автомотострахования в странах Европейского союза формировалась в соответствии с осо-

бенностями национального законодательства каждой страны, поэтому в различных странах Европейского союза различны размеры сумм страховых выплат и страхового взноса, что зависит от разных факторов.

Страховой взнос

В странах Европейского союза размер страховой премии (взноса) составляет примерно 500 долларов на автомобиль. При этом, рассчитывая размер суммы страхового взноса, страховщик учитывает достаточно большое количество факторов, влияющих на степень страхового риска по договору автомотострахования. Большинство из них аналогичны тем, которые учитываются в странах СНГ и России.

Например, во **Франции** факторами риска, которые учитываются страховщиком при определении размера страховой премии, являются географический регион использования транспортного средства (регионы определяются с учетом интенсивности дорожного движения), род занятий страхователя (наивысшим риском обладают автовладельцы, использующие транспорт для коммерческих целей), стаж водителя транспортного средства, возраст транспортного средства, число пользователей транспортным средством.

Вместе с тем в странах Евросоюза, как и в государствах — членах СНГ и России, при определении размера страховой премии оказывает важное влияние система "бонус-малус". Так, в Австрии за безаварийную езду в течение 2 лет предоставляется скидка в 20%, которая в дальнейшем может быть увеличена до 50%. Однако при каждой аварии размер страхового взноса увеличивается до 200% — это достаточно высокая ставка, стимулирующая водителей к безаварийной езде.

Кроме того, если страхователь управлял транспортным средством в состоянии опьянения (наркотического или алкогольного), что было засвидетельствовано страховщиком, то стоимость полиса автострахования увеличивается в раз-

мере до 150% от базового страхового тарифа. При лишении водительских прав сроком более чем на 6 месяцев размер страховой премии увеличивается на 100%, при аннулировании водительских прав — на 200%.

Таким образом, **достаточно высокие коэффициенты, повышающие стоимость страхового взноса** при заключении очередного договора обязательного автострахования, стимулируют водителей к соблюдению правил дорожного движения, что повышает уровень безопасности на дорогах.

Еще одним примером, положительно влияющим на снижение количества аварий на дорогах, является **программа Pass Plus***, которая применяется в Великобритании. Страховщики предлагают начинающим водителям, прошедшим Pass Plus, оформить страховой полис со скидкой до 35%, что является для водителей главным стимулом к прохождению курса обучения.

Большинство водителей, принявших участие в Pass Plus, отметили значительные преимущества, полученные в результате прохождения программы. По отзывам 87% водителей, они почувствовали себя увереннее на дороге; такое же число водителей отметило улучшение навыков вождения**.

При управлении транспортным средством в ночное время риск гибели или тяжелогоувечья молодых водителей повышается вдвое. В Великобритании для начинающих водителей на законодательном уровне не предусмотрены ограничения по времени суток, однако некоторые страховые компании **предлагают сниженные тарифы страховых премий тем водителям, кто не выезжает на дороги в ночное**

* Программа была организована Агентством по стандартам вождения (DSA) **при поддержке страховых организаций** в 1995 году в целях снижения аварийности среди начинающих водителей. Pass Plus состоит из 6 практических модулей: вождение в городе, при любых погодных условиях, по сельским дорогам, в ночное время, по дорогам с разделительной полосой и автомагистралям. Цель программы — научить водителей предугадывать опасные ситуации, планировать при их наступлении свои действия и действовать правильно.

** Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения. Доклад РСА. Вып. III. Кн. I. "ОСАГО и безопасность дорожного движения в Великобритании". М., 2008.

время. При страховании транспортного средства владелец может воспользоваться сниженным тарифом, если оставляет свой автомобиль дома в наиболее опасные ночные часы*.

Таким образом, мероприятия страховых организаций Великобритании, направленные на поддержку дополнительного обучения начинающих водителей, создают условия для безопасного дорожного движения. Предлагаемые страховщиком скидки для молодых водителей за неиспользование транспортного средства в ночное время суток также снижают уровень аварийности на дорогах. Деятельность страховых компаний, направленная на обеспечение безопасности на дорогах, приводит к снижению количества страховых выплат, что благоприятно сказывается на страховом бизнесе.

Страховые выплаты

Как уже отмечалось, условия обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств предусматривают лимиты по размерам страховых выплат, которые устанавливаются на государственном уровне.

Так, лимиты страховой ответственности за вред, причиненный здоровью или жизни потерпевшего, составляют: в Швеции — более 36 млн. долларов; в Нидерландах — 1 млн. долларов; в Италии — 880 тыс. долларов; в Германии — 580 тыс. долларов; в Словении — более 220 тыс. долларов; в Эстонии — более 150 тыс. долларов; в Испании — более 110 тыс. долларов; в Болгарии — более 15 тыс. долларов; в Румынии — менее 9 тыс. долларов; в Латвии — примерно 3,5 тыс. долларов.

Однако существует ряд стран, где при наступлении страхового случая вследствие причинения вреда здоровью или жизни потерпевшего **размер страховой выплаты не ограничен** (Франция, Великобритания, Финляндия, Люксембург).

* Вопросы ОСАГО и безопасность дорожного движения. Доклад РСА. Вып. III. Кн. I. "ОСАГО и безопасность дорожного движения в Великобритании". М., 2008.

Лимиты страховой ответственности за ущерб, нанесенный имуществу, составляют: 36 млн. долларов — в Швеции; 900 тыс. долларов — в Австрии; более 500 тыс. долларов — во Франции; 370 тыс. долларов — в Великобритании; более 230 тыс. долларов — в Германии; около 150 тыс. долларов — в Словении; менее 40 тыс. долларов — в Эстонии; более 30 тыс. долларов — в Испании; 9 тыс. долларов — в Болгарии. В Бельгии и Люксембурге лимиты страховой ответственности не установлены*.

В странах Евросоюза условия договора обязательного автострахования предусматривают право страховщика на **суброгацию** к причинителю вреда**. Кроме того, страховщик вправе не осуществлять страховую выплату в случае, если вред нанесен лицам, являющимся близкими родственниками страхователя.

Во многих странах Евросоюза (например, в Бельгии, Испании, Франции, Италии, Португалии) также применяется **упрощенная система урегулирования ДТП** при условии, что авария повлекла за собой только ущерб имуществу. При оформлении ДТП подобного вида страхователь имеет право на страховую выплату, величина которой не превышает лимитов ответственности страховщика.

Кроме того, отметим, что в странах Европейского союза с **1 января 1953 года действует Соглашение об обязательном страховании "Зеленая карта"**, которое направлено на решение проблем возмещения вреда, причиненного лицам — иностранным владельцам транспортных средств.

В целом анализ практики функционирования страховых организаций при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в странах Европейского союза показывает, что

* См.: Ю.В. Костин. Зарубежный опыт в сфере снижения и покрытия рисков автострахования // Транспортное право. 2011. № 3.

** Суброгация — это переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования.

деятельность страховых компаний оказывает положительное влияние на безопасность дорожного движения. Также важно учесть, что лимиты страховых сумм, которые подлежат выплате страховщиком потерпевшему, в случае наступления страхового случая гораздо выше, чем в странах СНГ и России.

Таким образом, ОСАГО как основной вид страхования транспортных средств в странах Европейского союза, в государствах — участниках СНГ и в России имеет много общего в сфере снижения количества аварий на дорогах. Однако в отдельных странах Европейского союза, в государствах — участниках СНГ практикуются меры, способствующие снижению количества страховых случаев, которые не адаптированы в России. К ним, в частности, относятся: право регрессного требования страховщика к дорожно-строительной организации при установлении ее вины в произошедшем ДТП (в Белоруссии), а также внедрение программ дополнительного обучения начинающих водителей (в Великобритании) и значительное повышение коэффициентов на страховую премию из-за временного лишения, аннулирования водительских прав. Это полезный опыт, который можно применить к российским условиям ОСАГО.

3.6. Организация дорожного движения в крупных городах (на примере городов Москвы и Санкт-Петербурга)

В последние годы отмечается резкое осложнение условий дорожного движения в городах России, особенно в таких мегаполисах, как Москва. Транспортные проблемы нарастают здесь высокими темпами — пропорционально росту уровня автомобилизации.

В настоящее время уровень автомобилизации в России составляет в среднем около 250 автомобилей на 1 тысячу жителей, в крупных городах (Москва, Санкт-Петербург) он

достиг уровня более 300 автомобилей на 1 тысячу жителей. К 2020—2025 годам в российских городах прогнозируется уровень автомобилизации порядка 500—600 автомобилей на 1 тысячу жителей.

Параметры существующей улично-дорожной сети не соответствуют количеству эксплуатируемого автотранспорта. Многие магистрали городов работают на пределе пропускной способности. Снижается скорость сообщения, увеличивается уровень дорожной перегруженности, повышаются уровень аварийности, заторов и негативного воздействия на окружающую среду.

Московский регион является крупнейшим транспортным узлом Российской Федерации и Восточной Европы. В Москве проживает более 10,5 миллиона человек. Количество населения, ежедневно осуществляющего миграцию в личных и производственных целях между Москвой и областью, составляет примерно 1,1—1,3 миллиона человек. Эти мигранты пользуются преимущественно транспортными средствами — как легковыми, так и грузовыми автомобилями.

За последние годы прирост количества автомобилей (легковые, грузовые, автобусы) достиг в среднем 150 тыс. единиц автотранспорта в год. На каждого 3 москвичей приходится 1 автомобиль. Прирост автопарка в городе увеличивается с каждым годом.

Общая протяженность улично-дорожной сети, обслуживаемой ГИБДД ГУВД по г. Москве, на 1 января 2012 года составила 5006,9 километра (из них 88 километров федеральных дорог), протяженность сети магистральных улиц в пределах городской застройки — около 1320 километров.

Плотность улично-дорожной сети на застроенной территории в 2010 году составляла 5,5 километра на 1 кв. километр, а плотность магистральной сети — 1,6 километра на 1 кв. километр (нормированная плотность УДС должна

быть не менее: в центральной зоне — 9,5 километра на 1 кв. километр; в срединной зоне — 8 километров на 1 кв. километр; в периферийной зоне — 6,5 километра на 1 кв. километр). По оценке НИИПИ Генплана Москвы, дефицит протяженности магистралей составляет 350—400 километров.

По данным выборочного натурного обследования скоростей сообщения и задержек автотранспорта на основных магистралях города, средняя скорость сообщения в утренний час пик ниже 20 километров в час, а на отдельных участках — ниже 10 километров в час. Доля участка магистралей со скоростями менее 20 километров в час составляет от 40 до 70%.

Особое значение в формировании транспортных потоков в городе имеет иногородний транспорт. По сравнению с 2000 годом отмечается увеличение доли областных и иногородних автомобилей на въезде в город на 40—45%. При этом около 40% иногородних автомобилей составляет грузовой транспорт, чему способствует продолжающееся развитие торГОВо-промышленного и строительного комплексов города. Значительная доля грузового транспорта оказывает существенное влияние на транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети. Существующий пропускной режим грузового автотранспорта предусматривает поэтапные ограничения в движении грузового транспорта от МКАД к центру (в пределах Московской окружной железной дороги, Третьего транспортного кольца, по Садовому кольцу и в центральной части города). Недостаточное количество грузовых терминалов за пределами Московской окружной железной дороги и МКАД не позволяет ввести дополнительные ограничения на въезд грузового автотранспорта в пределы МКАД.

За последние 5 лет (2007—2011 годы) состояние дорожно-транспортной обстановки на территории Москвы характеризуется следующими показателями:

Таблица 7

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
ДТП	14 939	13 306	12 445	11 756	11 827
Погибло	1161	865	822	762	770
Ранено	17 022	15 114	14 265	13 592	13 612
Погибло детей	25	11	14	12	16
Ранено детей	1236	1112	1067	1043	938

Положительная тенденция статистических данных, отмечавшаяся на протяжении последних лет, в 2011 году сменилась ростом количества ДТП.

Из общего количества дорожно-транспортных происшествий основным видом ДТП продолжает оставаться наезд на пешехода. Так, в 2011 году зарегистрировано 4657 случаев наездов на пешеходов. Поэтому в целях снижения уровня аварийности и тяжести последствий ДТП, связанных с наездами на пешеходов, основное внимание уделяется повышению безопасности движения пешеходов, контролю за содержанием и обустройством пешеходных переходов необходимыми техническими средствами организации дорожного движения.

По всем фактам ДТП, связанных с наездами на пешеходов на пешеходных переходах, подразделениями ГИБДД проводятся проверки, в рамках которых обследуются места ДТП, выявляются и фиксируются дорожные условия, сопутствующие совершению ДТП.

В целях снижения количества ДТП с участием пешеходов Госавтоинспекцией проводятся следующие мероприятия:

совместно с балансодержателями дорог и другими заинтересованными организациями организуются обследования пешеходных переходов на предмет обеспечения видимости светофоров и дорожных знаков, а также наличия и состояния дорожной разметки;

проводятся работы по замене существующих дорожных знаков 1.22 "Пешеходный переход", 1.23 "Дети" и 5.19.1(2) "Пешеходный переход" на дорожные знаки повышенной информативности с применением "алмазной" пленки (тип "В") и окантовкой 3-го типоразмера желтого цвета;

в рамках реализации плана строительства и реконструкции светофорных объектов в городе выполняются требования столичной Госавтоинспекции по установке пешеходных ограждений вдоль проезжей части на подъездах к пешеходному переходу в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004;

в ходе проводимых совместно с представителями префектур административных округов г. Москвы и балансодержателями дорог проверок выявляются места, где необходимо ликвидировать подходы к проезжей части в целях предотвращения несанкционированного перехода пешеходами (в 2011 году ликвидировано более 400 таких подходов). Одновременно определяются места, где требуется организация нерегулируемых пешеходных переходов с установкой соответствующих дорожных знаков и нанесением дорожной разметки. В 2011 году такие работы выполнены по 44 адресам;

в целях повышения безопасности дорожного движения по инициативе Госавтоинспекции в 2011 году было проведено 438 мероприятий (у 399 учебных заведений), из которых 362 (у 356 школ) — по нанесению дорожной разметки 1.24.1, дублирующей дорожный знак 1.23 "Дети" на проезжей части, и 76 (у 43 школ) — по установке искусственных неровностей для принудительного снижения скоростного режима.

Кроме того, правительством г. Москвы в текущем году планируется построить и реконструировать на территории города 115 светофорных объектов.

В рамках выполнения мероприятий по адаптации и созданию условий для маломобильных групп населения, повы-

шению безопасности пешеходов в настоящее время продолжаются работы по модернизации светофорных объектов с оборудованием их устройствами звукового сопровождения пешеходов и табло обратного отсчета времени для пешеходов.

Необходимо:

- построить 337 внеуличных пешеходных переходов;
- обустроить 296 существующих наземных пешеходных переходов дополнительными средствами наружного освещения;
- установить по 1168 адресам пешеходные ограждения общей протяженностью 334 тыс. погонных метров.

В настоящее время правительством г. Москвы определен и реализуется комплекс мероприятий, направленных на оптимизацию дорожного движения и улучшение условий транспортного сообщения в городе. Выполнение данных мероприятий по оптимизации дорожного движения позволит снизить количественные показатели аварийности и степень тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий на дорогах города.

Важным документом в сфере улучшения условий движения транспорта в Московском регионе является Государственная программа г. Москвы "Развитие транспортной системы на 2012–2016 годы". Ее основными направлениями определены развитие общественного транспорта, улично-дорожной сети, иной транспортной инфраструктуры, развитие и упорядочение гаражно-парковочного пространства города, организация дорожного движения, модернизация и развитие железных дорог в пригородном и городском сообщении, капитальный и текущий ремонт дорог.

Реализация программы будет включать в себя следующие подпрограммы:

- 1) реформирование и развитие общественного транспорта, в том числе:

метрополитен: ввод 87,9 километра новых линий, обновление и замена подвижного состава, установка автоматов по продаже билетов, обустройство справочно-информационных порталов для пассажиров;

наземный городской пассажирский транспорт: оптимизация маршрутной сети; строительство и ввод в эксплуатацию двух линий скоростного трамвая (Медведково — поселок Северный и вдоль шоссе Энтузиастов) и начало строительства еще 2 линий с выводом их за границы города; формирование новых пересадочных узлов на МК МЖД, широкое использование выделенных полос для общественного транспорта, создание Единой диспетчерской службы города с использованием системы ГЛОНАСС, формирование системы таксомоторных перевозок в городе;

железнодорожный транспорт: преобразование железнодорожного транспорта Московского региона из пригородного в пригородно-городской, организация пассажирского движения на МК МЖД, строительство 30 пассажирских станций, новых вокзалов и перепрофилирование 5 грузовых дворов;

водный транспорт: модернизация и реконструкция Южного порта и причалов на Москве-реке, организация речного такси, реализация схемы паромного сообщения;

2) развитие улично-дорожной сети: строительство 474,4 километра УДС, в том числе магистральной улично-дорожной сети — 35,6 километра, строительство дублеров основных радиальных направлений — 251,4 километра, реконструкция и строительство боковых проездов на МКАД — 187,4 километра, строительство 22 транспортных сооружений, реконструкция 17 транспортных сооружений, строительство 250 внеуличных пешеходных переходов, выполнение комплекса локальных мероприятий на улично-дорожной сети, направленных на обеспечение домини-

рующей роли общественного транспорта в городе с организацией выделенных полос для общественного транспорта;

3) снижение доли грузового транспорта: вывод к ЦКАД (в Московской области) производств, транспортных и складских объектов, располагающихся в г. Москве, увеличение количества предприятий оптовой и розничной торговли, переведенных на ночной график работы;

4) строительство автовокзалов и транспортно-пересадочных узлов: ввод в эксплуатацию 6 новых автовокзалов, открытие 52 ТПУ на территории г. Москвы, в том числе в качестве первоочередных 20 плоскостных ТПУ у периферийных станций метрополитена;

5) создание единого городского парковочного пространства: ввод 1,5 млн. машиномест, в том числе строительство перехватывающих парковок на 235 тыс. машиномест, строительство 310 тыс. машиномест в гаражах, строительство многоуровневых парковок на 420 тыс. машиномест, организация 217 тыс. машиномест вблизи объектов социальной сферы, обустройство 150 тыс. машиномест на внутридомовых и междомовых автостоянках и 177 тыс. машиномест — в границах УДС за счет обустройства заездных карманов;

6) совершенствование организации движения транспорта в городе и создание интеллектуальной транспортной системы: ввод в 2013 году интеллектуальной транспортной системы, внедрение системы ГЛОНАСС для повышения достоверности информации о расположении транспортных средств на улично-дорожной сети, развитие реверсивного движения, повышение эффективности управления транспортными потоками, реализация комплекса мероприятий по снижению времени оформления ДТП.

В рамках данной программы в настоящее время реализуются следующие локально-реконструктивные мероприятия оперативного (изменение режимов работы светофорных объектов, оптимизация схем организации дорожного дви-

жения на пересечениях и участках дорог города) и локально-реконструктивного характера:

строительство заездных карманов в местах остановок общественного транспорта;

уширение проезжей части отдельных участков УДС;

уширение проезжей части перекрестков для организации выделенных правых или левых поворотов;

обустройство мест для парковки транспорта на участках улично-дорожной сети;

строительство внеуличных пешеходных переходов.

При сохранении дефицита протяженности магистральной улично-дорожной сети реализация данных мероприятий не только **повысит пропускную способность пересечений или участков дорог на 10–15%**, но и обеспечит повышение уровня безопасности дорожного движения. Так, строительство заездных карманов в местах остановок общественного транспорта позволит повысить безопасность дорожного движения, в том числе пассажиров наземного городского транспорта, и увеличить пропускную способность участков дорог.

Организация парковочного пространства вдоль УДС позволит сократить дефицит парковочных мест и создать условия для беспрепятственного проезда транспорта, особенно по крайним полосам движения, что также увеличит пропускную способность отдельных участков дорог.

При этом эффективность выполнения данных мероприятий достигается за счет максимального использования существующего потенциала улиц и незначительных капиталовложений.

Строительство и реконструкция светофорных объектов, установка дорожных знаков

В текущем году предусмотрено построить и реконструировать 115 светофорных объектов. План реконструкции и строительства новых светофорных объектов формировался с учетом ликвидации очагов аварийности и был согласован с Управлением ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве.

Для повышения надежности работы светофорного оборудования ламповые транспортные светофоры заменяются на светодиодные.

В рамках реализации мероприятий по адаптации и созданию условий для маломобильных групп населения, повышению безопасности пешеходов в настоящее время продолжаются работы по модернизации светофорных объектов с оборудованием их устройствами звукового сопровождения пешеходов (УЗСП) и табло обратного отсчета времени для пешеходов.

По предложениям Госавтоинспекции проводятся работы по оборудованию наиболее аварийных нерегулируемых пешеходных переходов светофорами светодиодной импульсной индикации, которые позволяют привлечь внимание водителей к обозначенному месту перехода проезжей части.

В целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, особенно детей, продолжается начатая в 2010 году и получившая одобрение населения работа по замене дорожных знаков 5.19.1(2) "Пешеходный переход", 1.23 "Дети" на знаки повышенной информативности (на желтом фоне) с применением алмазной световозвращающей пленки.

Реализация мероприятий по модернизации светофорного хозяйства, повышению его работоспособности и надежности в процессе эксплуатации позволяет минимизировать возможность возникновения заторовых ситуаций и предпосылок к совершению дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием пешеходов.

Интеллектуальная транспортная система Москвы

Одним из основных мероприятий по оптимизации дорожного движения в столице является создание интеллектуальной транспортной системы (ИТС), которая обеспечит развитие существующих автоматизированных систем управления дорожным движением, координацию рабо-

ты светофорных объектов, своевременное информирование участников дорожного движения и будет способствовать созданию благоприятного климата на дороге.

Создание ИТС предоставит возможность решить следующие задачи:

эффективное управление транспортными потоками, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, предотвращение заторовых ситуаций, уменьшение задержек в движении транспорта;

повышение безопасности дорожного движения;

обеспечение оперативного реагирования и взаимодействия специальных (ГИБДД, МЧС, скорая помощь) и коммунальных городских служб при возникновении чрезвычайных ситуаций на улично-дорожной сети;

оптимизация движения общественного транспорта и повышение качества пассажирских перевозок;

обеспечение информированности участников движения о складывающейся дорожно-транспортной ситуации и вариантах оптимального маршрута движения;

предоставление руководителям и структурам государственного управления города всех уровней необходимой информации, касающейся транспортного обслуживания и дорожного движения.

В текущем году продолжается создание систем мониторинга транспортных потоков, видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, создание единого центра диспетчерского управления и обеспечения безопасности перевозок на наземном городском пассажирском транспорте, модернизация системы "СТАРТ", осуществляются другие мероприятия.

В рамках постановления правительства г. Москвы от 11 января 2011 года № 1-ПП "О создании интеллектуальной транспортной системы города Москвы" и в соответствии с приказом ГУ МВД России по городу Москве от 1 июля 2011 года № 868 в целях улучшения транспортной ситуации

на улично-дорожной сети города создан Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД ГУ МВД России по городу Москве, который осуществляет специальные контрольные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории города Москвы с использованием работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и видеозаписи.

В ходе выполнения мероприятий 1-го этапа развития ИТС на территории города введено 150 комплексов специальных технических средств, имеющих функции фото- и видеозаписи, работающих в автоматическом режиме. Только с начала 2012 года установленными комплексами было выявлено 524 025 нарушений, наложено штрафов на общую сумму 205 258 600 рублей.

На 2-м этапе развития данной концепции, в 2012–2013 годах, планируется введение в эксплуатацию еще свыше 800 таких комплексов.

Дальнейшее развитие и внедрение интеллектуальной транспортной системы позволит обеспечить контроль за условиями движения транспорта, принимать оперативные меры по управлению транспортными потоками и изменению режимов движения, своевременному информированию водителей об особенностях и состоянии дорожного движения в целях нормализации ситуации, складывающейся на дорогах города.

Организация выделенных полос и реверсивного движения

В настоящее время организовано движение общественного пассажирского транспорта по выделенным полосам на участках Волоколамского шоссе, Щелковского шоссе, Ленинградского проспекта, Пятницкого шоссе, Липецкой улицы, проспекта Андропова, Боровского шоссе и ряда других магистралей.

Результаты проведенного Госавтоинспекцией анализа дорожно-транспортной обстановки показали, что после введения выделенных полос условия движения транспортных потоков изменились. Несмотря на повышение на 24% средней скорости движения маршрутных транспортных средств по выделенным полосам, сформировавшееся в результате сокращения существующего количества полос движение по степени стесненности характеризуется как насыщенное (средняя скорость движения общего транспортного потока снизилась на 10—40%, а загрузка отдельных участков магистралей достигла критического значения).

Косвенное влияние на создавшуюся дорожную ситуацию оказала система фото- и видеофиксации административных правонарушений, с введением которой повысилась дисциплинированность участников дорожного движения, что подтверждается опытом эксплуатации участков магистралей, где заблаговременно была нанесена дорожная разметка, обозначающая выделенные полосы для движения общественного транспорта, без установки соответствующих дорожных знаков.

В то же время в условиях продолжающегося роста автомобильного парка и дефицита магистральной сети одним из оперативных и эффективных решений проблемы повышения пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в том числе на участках с выделенной полосой для общественного транспорта, является организация реверсивного движения. Такая схема организации движения на участках Волгоградского проспекта, шоссе Энтузиастов и Ярославского шоссе, позволяет управлять транспортным потоком, учитывая его ежесуточные маятниковые колебания, в основном связанные с въездом и выездом автотранспорта из городской черты.

По мнению Госавтоинспекции, организация выделенных полос без проведения мероприятий локально-реконструктивного характера или по наличию запаса пропускной

способности при соответствующих технических и геометрических параметрах дорожной сети не позволяет в настоящее время достичь должного эффекта от данного метода организации движения без ущерба для движения прочего транспорта. Положительным примером совокупности вышеуказанных условий может служить опытная эксплуатация выделенных полос на Ленинградском проспекте и Волоколамском шоссе, где имеющийся запас пропускной способности был достигнут заблаговременно, в результате проведенных работ по реконструкции данных магистралей.

Дальнейшее введение приоритетного движения общественного транспорта целесообразно предусматривать с возможностью сохранения существующего количества полос для движения прочего транспорта, в том числе с широким применением реверсивного движения, а также в рамках запланированной реконструкции основных магистралей города, связанной с увеличением количества полос движения, уширением проезжей части на основных пересечениях и примыканиях и созданием комфортных условий для пересадки населения с индивидуального транспорта на маршрутный общественный.

Реализация мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения, остается приоритетным направлением в деятельности Госавтоинспекции; работа в данном направлении будет продолжена в тесном взаимодействии с органами исполнительной власти г. Москвы и балансодержателями дорог.

Проблемы организации дорожного движения в Санкт-Петербурге

1. Недостаточное количество: переходов через железнодорожные пути (за последние 40 лет построено около 30 развязок с железнодорожными линиями, но в городе остается еще порядка 200 железнодорожных переездов в одном уровне); переправ через водные преграды (необходимо

строительство 5 мостов и тоннеля через реки Нева и Невки); внеуличных стоянок (парковок, паркингов) в городе в местах притяжения людей и перехватывающих стоянок на "вылетных" магистралях, рядом со станциями метрополитена; внеуличных пешеходных переходов; полос движения на улично-дорожной сети (с учетом возрастающего транспортного потока).

2. Необеспечение непрерывного движения транспорта на "вылетных" магистралях.

3. Отсутствие транспортных обходов населенных пунктов "вылетных" магистралей.

4. Объемы внедрения автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД) на городских магистралях не отвечают существующим потребностям. В результате на территории города ежегодно появляется 30—40 новых светофорных объектов, которые не связаны друг с другом и не имеют обратной связи, что негативно отражается на пропускной способности улиц. В данный момент в системе работает 30 улиц. Внедрение предлагается еще на 29 адресах, из них 2 адреса — в процессе строительства, 6 адресов — в процессе проектирования.

5. В настоящее время отсутствует интеллектуальная транспортная система (ИТС). АСУДД городских магистралей, кольцевой автомобильной дороги (КАД), комплекса защитных сооружений (КЗС) и западного скоростного диаметра (ЗСД) не интегрированы в единый центр управления, нет концепции ИТС. Из-за того что системы работают автономно, участники дорожного движения не получают предварительную информацию о возможных путях объезда проблемных участков дорог.

6. Отсутствие видеонаблюдения на перекрестках и в зонах приближения к ним не дает возможности осуществлять оперативный анализ ситуации в режиме реального времени и оперативно разрабатывать мероприятия по ликвидации предпосылок возникновения дорожно-транспортных про-

исшествий и заторовых ситуаций. Работа по обустройству систем видеонаблюдения ведется только в рамках строительства АСУДД на Выборгском шоссе.

7. 28 улиц не обустроены наружным искусственным освещением, более чем на 40 адресах требуется его реконструкция, что может быть одной из причин, сопутствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий*.

Решение обозначенных выше проблем улучшит организацию дорожного движения в г. Санкт-Петербурге.

3.7. Профилактика дорожно-транспортных происшествий с участием детей

Уровень аварийности на российских дорогах по-прежнему высок, ежедневно жертвами становятся десятки человек, сотни получают ранения. Негативные тенденции наметились и в области детского травматизма в ДТП. Несмотря на многочисленные профилактические меры, принимаемые ГИБДД, число жертв аварий с участием несовершеннолетних растет. За январь — июль 2012 года с участием детей произошло 11 713 автоаварий (рост на 7,2%), в которых погибли 520 детей и подростков (рост на 5,5%) и 12 364 получилиувечья (рост на 7,6%)**.

Забота о детях, их жизни и здоровье — первостепенная задача государства, поэтому в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма должны быть максимально задействованы все заинтересованные министерства и ведомства. В школах эту работу необходимо вывести в число приоритетных. Для преодоления негативной тенденции необходим целый комплекс профилактических мероприятий, направленных как на повышение общего уровня

* По информации Комитета по энергетике и инженерному обеспечению, 11 адресов включены в программы строительства и реконструкции на 2011—2012 годы, остальные — в планах до 2017 года.

** В 2011 году произошло 20 251 ДТП с участием детей, в которых погибли 944 ребенка, 21 255 детей были ранены. В 2010 году произошло 20 262 ДТП с участием детей, в которых погибли 898 детей, 21 149 детей были ранены.

культуры водителей, так и на воспитание нового поколения законопослушных участников дорожного движения.

Уровень детского дорожно-транспортного травматизма напрямую зависит от грамотности самих детей в вопросах безопасности дорожного движения и их дисциплинированности на дороге. По статистике, чаще всего в ДТП попадают дети и подростки в возрасте от 7 до 14 лет. Причина заключается в том, что дети знают правила поведения на дорогах только в теории, на дороге же ребенок теряется и в результате ведет себя неадекватно ситуации.

Организация системного обучения детей и подростков навыкам безопасного поведения на дорогах остается основным направлением деятельности. Для проведения занятий по безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях имеется:

около 70 тысяч уголков безопасности дорожного движения (то есть практически в каждом образовательном учреждении);

13 916 кабинетов по безопасности дорожного движения и 14 672 площадки с дорожной разметкой;

382 автогородка.

Детские автогородки играют важную роль в работе по профилактике правонарушений с участием детей и подростков в сфере дорожного движения. Практическое вождение по автогородку велосипеда, мини-автомобиля либо передвижение в качестве пешехода в сочетании с теоретическими занятиями является наиболее эффективным методом обучения и формирования у детей стереотипа правильного поведения на дороге. За время реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах" введены в эксплуатацию 2 автогородка в Приморском крае и г. Ульяновске, продолжается строительство автогородка в Краснодарском крае. Построено 17 детских автогородков (республики Адыгея, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Калмыкия, Марий

Эл, Северная Осетия — Алания, Татарстан, Камчатский и Хабаровский края, Белгородская, Воронежская, Новгородская, Оренбургская, Орловская, Кировская, Пензенская области).

Одной из наиболее эффективных форм работы является **деятельность отрядов юных инспекторов движения (ЮИД)**. Они создаются на базе общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования детей при содействии органов управления образованием, Госавтоинспекции и общественных организаций. Сегодня функционирует около 24 тысяч таких детских объединений, насчитывающих в своих рядах порядка 300 тысяч школьников. В каждом субъекте Российской Федерации отряды ЮИД имеют свою форму, флаг, эмблему, вымпелы, другую символику и атрибутику. Их деятельность направлена на изучение Правил дорожного движения, получение практических навыков безопасного поведения на улицах и дорогах, оказание первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, проведение массово-разъяснительной работы по пропаганде основ безопасности дорожного движения как среди сверстников, так и среди взрослых участников дорожного движения.

Ежегодно Госавтоинспекция МВД России проводит всероссийские массовые мероприятия для участников отрядов ЮИД. Среди них:

Всероссийский конкурс юных инспекторов движения "Безопасное колесо", в котором принимают участие команды ЮИД — победители региональных соревнований из всех субъектов Российской Федерации. Соревнования состоят из нескольких этапов, среди которых — экзамены на знание Правил дорожного движения, оказание первой помощи пострадавшим в ДТП, фигурное вождение велосипедов, заезды в автогородке. В 2012 году данное мероприятие прошло с 10 по 18 июня в Ханты-Мансийском автономном округе — Югре. В конкурсе приняли участие команды из 79 регионов

Российской Федерации. Общее число участников составило около 500 человек, в том числе 316 детей;

Всероссийские профильные смены юных инспекторов движения. С 2004 года такая смена ежегодно проводится на базе ВДЦ "Орленок" (Краснодарский край), с 2008 года — на базе ВДЦ "Океан" (Приморский край). Проведение профильной смены способствует активному изучению детьми Правил дорожного движения, закреплению навыков безопасного поведения на дорогах;

Межгосударственный слет юных инспекторов движения с участием представителей государств — участников СНГ, нацеленный на укрепление взаимодействия и обмена опытом работы в данном направлении между государствами — участниками СНГ. В 2012 году слет состоялся с 27 июля по 2 августа в Приморском крае на базе ВДЦ "Океан".

С 2010 года Госавтоинспекцией МВД России проводятся выездные мероприятия по практическому обучению детей основам безопасности дорожного движения с использованием **специализированного учебного автобуса "Школа дорожной безопасности"**. Автобус представлен компанией HYUNDAI, укомплектован мультимедийным оборудованием, демонстрирующим действие ремня безопасности при дорожно-транспортном происшествии или резком торможении, последствия столкновения транспортного средства с велосипедом; автобус также оборудован генератором дыма для имитации задымления салона, необходимым наглядным материалом и видеоаппаратурой для демонстрации обучающих фильмов. Занятия были проведены в 36 субъектах Российской Федерации. Всего на его борту обучение прошли почти 14 тысяч детей, учащихся начальной школы.

Анализ статистических данных показывает, что вопросы детского дорожно-транспортного травматизма наиболее актуальны во время школьных каникул, когда дети и подростки оказываются свободными от учебы и в большей степени остаются без контроля со стороны взрослых. Дважды в год,

по окончании учебного года (в мае — июне) и перед его началом (в августе — сентябре), совместно с Минобразованием России организуется и проводится **Всероссийское профилактическое мероприятие "Внимание — Дети!"**. Его задачи — акцентировать внимание государства и общества, а также самих детей на данной проблеме. В рамках мероприятия сотрудники Госавтоинспекции проводят локальные акции, посвященные повышению безопасности детей на дороге. Их основная цель — предотвращение возможных ДТП с участием детей, а также восстановление навыков, связанных с безопасным поведением на дорогах, и повышение адаптации детей и подростков к транспортной среде.

В рамках их проведения тщательно проверяется организация дорожного движения около школ и детских садов (рабочее состояние светофоров, наличие "лежачих полицейских", правильное и удобное расположение автобусных остановок и пешеходных переходов), проводится большая работа на автотранспортных предприятиях, которые занимаются детскими перевозками (проверяется техническое состояние школьных автобусов, проводится дополнительный инструктаж водителей).

Как правило, в период проведения операций число аварий с участием детей и подростков снижается. Однако такая работа не должна быть разовой акцией и вестись преимущественно силами Госавтоинспекции.

В рамках данных мероприятий проводятся заседания региональных и районных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения с заслушиванием руководителей дорожно-коммунальных и транспортных служб, органов здравоохранения о мерах, принимаемых в данном направлении. Прорабатывается вопрос организации и финансирования мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

На местах проводятся родительские собрания, на которых особое внимание уделяется вопросам обеспечения

безопасного поведения детей на дорогах, включая беседы с родителями-водителями о необходимости применения ремней безопасности и детских удерживающих устройств при перевозке детей в салоне автомобиля. В образовательных учреждениях, детских оздоровительных лагерях проводятся профилактические акции с детьми (беседы, конкурсы, викторины), направленные на пропаганду соблюдения правил дорожного движения, привитие навыков безопасного поведения на улице и дороге. На педагогических советах рассматривается состояние работы по предупреждению детског дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях, определяются меры по повышению эффективности этой работы.

С привлечением заинтересованных министерств и ведомств, органов государственной власти, общественных организаций проводятся социальные акции и кампании, направленные на повышение безопасности юных участников дорожного движения. Так, в конце 2011 года Госавтоинспекцией МВД России проведена широкомасштабная социальная кампания "**Автокресло — детям!**", направленная на популяризацию использования детских удерживающих устройств и защиту прав детей-пассажиров. Задача кампании — убедить родителей, что без автокресла поездка ребенка в автомобиле невозможна. В рамках кампании подготовлен видеоролик социальной рекламы, который демонстрировался на федеральных телеканалах и в кинотеатрах; для радиостанций подготовлены аудиоролики.

Аналогичные акции и кампании проводятся и в регионах. Они направлены на проработку различных аспектов проблематики детской дорожной аварийности. В частности, в целях повышения безопасности детей-пешеходов в регионах проводятся такие акции, как "**Ребенок — главный пассажир**", "**Пристегни самое дорогое**", "**Детское кресло**" и другие. Традиционно мероприятия по безопасности дорожного движения для детей проводятся 1 июня, в День защиты

детей, и 1 сентября, в День знаний (посвящение первоклассников в пешеходы, торжественные линейки, массовые мероприятия в парках отдыха и так далее). С наступлением летнего периода особое внимание уделяется несовершеннолетним водителям велосипедов, мопедов, скутеров.

В Нижегородской области с участием детей и подростков реализуется **масштабный социальный проект "Академия Светофорчика"**, направленный на снижение аварийности на дорогах и состоящий из нескольких этапов. В рамках данного проекта создан мультипликационный сериал для детей в целях профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в области. Каждый первоклассник области (всего более 30 тысяч человек) получил в подарок диск с сериалом и книжку-раскраску по правилам безопасного поведения на дороге. В поддержку проекта была проведена акция "ПДД в граффити": тематические рисунки по безопасности дорожного движения появились на 10 трамваях и троллейбусах и на стенах метромоста. Важной особенностью проекта является то, что обучение детей безопасному поведению на дорогах проводится на примере конкретных опасных мест областного центра.

В Белгородской области проходит региональный социальный марафон по использованию детьми световозвращающих элементов, в котором принимают участие торговые и швейные предприятия, общественные организации, средства массовой информации. С целью популяризации ношения одежды со световозвращающими элементами объявлен **областной конкурс "Мода в Свете — 2012"**. В результате проведения данной кампании в регионе существенно сократилось число наездов на маленьких пешеходов.

В профилактической работе с детьми активно используются возможности **юношеских автомобильных школ**, расположенных в 34 субъектах Российской Федерации. В этих школах проходят подготовку более 15 тысяч подростков. Учащиеся автошкол ежегодно совершают автопробеги по

местам боевой славы, участвуют в пропагандистских и профилактических мероприятиях, посвященных безопасности дорожного движения. Дважды в год, зимой и летом, для них проводятся соревнования по автомногоборью. Все большую значимость в работе по профилактике правонарушений с участием детей и подростков в сфере дорожного движения приобретают юношеские автомотокартклубы.

В июне 2012 года в рамках Всероссийского конкурса юных инспекторов движения "Безопасное колесо-2012" в Ханты-Мансийском автономном округе — Югре состоялось **Всероссийское совещание по профилактике детского дорожного травматизма "Положительный опыт работы по организации и проведению социально значимых акций и мероприятий, направленных на снижение аварийности среди участников дорожного движения".** Округ является одним из лидирующих регионов России по числу работающих автогородков и автоплощадок для практического обучения детей (152 автоплощадки и 15 автогородков).

По окончании работы форума состоялся "круглый стол", на котором участники рассказали о собственных наиболее значимых мероприятиях, направленных на профилактику дорожно-транспортного травматизма. Так, в Кемеровской области специально для детей, которые пострадали в ДТП, организованы смены в детских оздоровительных лагерях, где с ними работают опытные педагоги. Дети и подростки получают психологическую помощь и изучают правила безопасного поведения на дороге.

Важное значение в профилактической работе имеет организация изучения учащимися общеобразовательных учреждений правил безопасного поведения на дороге в рамках программ курсов "Окружающий мир" и "Основы безопасности жизнедеятельности" (ОБЖ).

В соответствии с примерной основной образовательной программой начального общего образования каждое образовательное учреждение должно включить в основную об-

разовательную программу своей школы раздел "Программа формирования культуры здорового и безопасного образа жизни", охватывающий в том числе изучение правил безопасного поведения на дорогах.

В структуре основной образовательной программы основного общего образования (5—9 классы) предусмотрена программа воспитания и социализации обучающихся на ступени основного общего образования, которая наряду с другими программами предусматривает формирование экологической культуры и культуры здорового и безопасного образа жизни.

В курс "Основы безопасности жизнедеятельности" включен раздел "Безопасность на дорогах", в рамках которого обучающиеся исследуют причины ДТП и их возможные последствия, знакомятся с организацией дорожного движения, осваивают правила безопасного поведения на дорогах в качестве пешехода, пассажира, велосипедиста и водителя мопеда.

3.8. Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

В целях реализации мероприятий федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах" приказом МЧС России от 4 сентября 2007 года № 794 создан Центр по мониторингу ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. На Центр возложено выполнение задач по оказанию консультационных и информационных услуг в целях методической и информационной поддержки организации ликвидации последствий ДТП.

В качестве информационного обеспечения деятельности указанного Центра в сети Интернет создан информационно-образовательный портал по современным формам, методам и приемам спасения лиц, пострадавших в результате ДТП. Созданы адаптированное специальное программное

обеспечение и базы данных программно-технического комплекса по решению задач распределения сил и средств, привлекаемых для ликвидации последствий ДТП на федеральных автодорогах, с учетом перехода на единый номер вызова экстренных служб "112".

Создан опытный образец специализированного мобильного комплекта аварийно-спасательного инструмента "Авиакомплекс ДТП МЧС" в контейнерном исполнении для ликвидации последствий ДТП.

Завершена опытная эксплуатация аварийно-спасательных машин для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий ("Соболь", "Форд-Транзит"), унифицированного модульного комплекта аварийно-спасательных средств, автомобильного тренажера по обучению спасателей правилам деблокирования пострадавших при ДТП, находившихся в эксплуатации в Северо-Западном региональном поисково-спасательном отряде МЧС России.

В 2009 году завершено строительство учебно-тренировочного комплекса для обучения и подготовки спасателей МЧС России и отработки действий сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, в г. Ногинске Московской области; его ежегодная пропускная способность составляет более 3 тысяч слушателей и курсантов.

Создан оригинал-макет компьютерной обучающей игры по оказанию помощи пострадавшим в ДТП (для профильного обучения по курсу ОБЖ в общеобразовательных учреждениях).

Для сокращения времени реагирования на ДТП в отдельных субъектах Российской Федерации создаются поисково-спасательные группы (отряды) быстрого реагирования.

Создана корпоративная телекоммуникационная сеть Всероссийской службы медицины катастроф (ВСМК), охватывающая 7 федеральных округов и 30 субъектов Российской Федерации.

Проведено техническое переоснащение территориальных центров медицины катастроф в 30 субъектах Российской Федерации, Центра управления в кризисных ситуациях ВСМК, созданного в ФГУ ВЦМК "Защита" и 9 ведущих профильных учреждениях здравоохранения.

За период 2006—2012 годов за счет средств федерального бюджета созданы и оснащены специальными манекенами и тренажерами учебные классы на базе образовательных медицинских учреждений и территориальных центров медицины катастроф более чем в 70 субъектах Российской Федерации, предназначенные для подготовки водителей и сотрудников специальных служб приемам оказания первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

В соответствии с приказом МЧС России от 5 августа 2010 года № 457 разработана программа развития Всероссийского научно-исследовательского института по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России до 2015 года, в рамках которой предполагается развитие Центра до автоматизированного центра мониторинга ликвидации последствий ДТП с самым современным оборудованием и техническими возможностями.

В целях совершенствования системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях ГУОБДД МВД России во взаимодействии с открытым акционерным обществом "Навигационно-информационные системы" (ОАО "НИС") проводятся работы по организации сопряжения системы экстренного реагирования при авариях "ЭРА-ГЛОНАСС" с Автоматизированной информационно-управляющей подсистемой дорожно-патрульной службы (АИУП ДПС) "Журнал учета ДТП". С этой целью в 2012 году запланировано проведение необходимых опытно-конструкторских работ по созданию соответствующего программно-технического решения. Тестирование указанного программно-технического решения будет проводиться

в ряде субъектов Российской Федерации. Поставлена задача, чтобы информация о дорожно-транспортном происшествии со сработавшего автомобильного терминала поврежденного транспортного средства поступала через инфраструктуру "ЭРА-ГЛОНАСС" в АИУП ДПС "Журнал учета ДТП" на уровне подразделения управления ГИБДД по субъекту Российской Федерации и далее — непосредственно в дежурную часть строевого подразделения дорожно-патрульной службы, в зоне ответственности которого произошло данное ДТП.

Реализация данной задачи позволит ускорить процесс обработки информации о дорожно-транспортном происшествии, обеспечить эффективное оперативное реагирование на него, в том числе взаимодействие с соответствующими службами при ликвидации последствий происшествия.

3.9. Участие общественных объединений в предупреждении аварийности на автомототранспорте

В целях формирования навыков законопослушного поведения у участников дорожного движения, а также снижения аварийности на дорогах страны взаимодействие Госавтоинспекции с представителями общественных организаций и объединений имеет системный и планомерный характер.

Для организации всестороннего и эффективного сотрудничества по реализации совместных задач в области обеспечения безопасности дорожного движения продолжена практика проведения "круглых столов", пресс-конференций, брифингов, а также встреч с населением при непосредственном участии представителей органов государственной власти, общественных организаций, объединений и религиозных конфессий. Представители общественных организаций участвуют в информационно-пропагандистских мероприятиях и социально значимых акциях, проводимых

ГУОБДД МВД России и органами управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации, которые направлены на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения на дороге и негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения. Инициируются их выступления с публичных трибун по данной тематике, в том числе и через СМИ.

В настоящее время продолжается взаимодействие Госавтоинспекции МВД России с Общественной палатой Российской Федерации. Представители Общественной палаты принимают участие в информационно-пропагандистских акциях, проводимых Госавтоинспекцией, оказывают практическую помощь в вопросах реализации комплекса мероприятий федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах".

Госавтоинспекцией на протяжении долгого времени ведется совместная работа с общественной организацией "Всероссийское общество автомобилистов" (ВОА), региональные подразделения которой имеются практически во всех субъектах Российской Федерации. Совместно с ВОА проводятся предупредительно-профилактические и информационно-пропагандистские мероприятия, направленные на снижение аварийности на транспорте, а также уменьшение детского дорожно-транспортного травматизма, такие как "Безопасное колесо", "Внимание — Дети!", "Автоледи", а также рейды, автопробеги, декадники, месячники безопасности и так далее. На базе ВОА созданы юношеские автошколы, кабинеты безопасности дорожного движения.

Продолжена практика проведения совместных массовых профилактических мероприятий: "Внимание — Дети!", "Безопасное колесо", "Внимание, переезд!", рейдов, семинаров-совещаний, "круглых столов" по актуальным проблемам безопасности дорожного движения.

Осуществляется тесный контакт с Ассоциацией юношеских автошкол России, которая проводит массовые профилактические и спортивные мероприятия с участием юных водителей, подростков по повышению мастерства управления транспортными средствами и знания правил дорожного движения.

Налаживаются отношения с региональными комитетами защиты прав автомобилистов, а также неформальными общественными организациями (байкерские клубы, ассоциации автовладельцев и так далее).

В настоящее время проводится целенаправленная работа с Межрегиональной общественной организацией автомобилистов "Свобода выбора" по вопросам предупреждения аварийности и детского дорожно-транспортного травматизма (применение детских удерживающих устройств). Также представители МОО "Свобода выбора" принимают активное участие в обсуждении проектов нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, вносимых на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, осуществляют поддержку законодательных инициатив в данной сфере.

В 2011 году проводилась комплексная работа по освещению мероприятий, посвященных старту в мае 2011 года Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В рамках мероприятий, посвященных старту Десятилетия действий, 11 мая 2011 года в информационном агентстве "ИТАР-ТАСС" состоялся "круглый стол", в работе которого приняли участие представители Совета Федерации и Государственной Думы, Министерства иностранных дел Российской Федерации, Госавтоинспекции МВД России, Всемирной организации здравоохранения, а также общественные и религиозные деятели. В ходе заседания участниками был рассмотрен широкий спектр вопросов, касающихся обеспечения безопасности

дорожного движения на национальном уровне, а также вопросы совершенствования законодательства, духовно-нравственные аспекты культуры поведения на дорогах, совершенствования взаимодействия органов Госавтоинспекции с представителями общественности и СМИ.

ГУОБДД МВД России на постоянной основе совместно с представителями общественных организаций и объединений, а также при участии федеральных и региональных СМИ проводит широкомасштабные социальные кампании и акции, направленные на пропаганду безопасности дорожного движения. За последнее время совместно с общественной организацией "Движение без опасности" были проведены всероссийские широкомасштабные социальные кампании, посвященные безопасности пассажиров транспортных средств, в том числе детей: "Право пассажира", "Автокресло — детям!", "Некуда спешить".

Кампания "Право пассажира" прошла с 1 по 30 июня 2011 года. Она была адресована и пассажирам, и водителям транспортных средств и проводилась в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Кампания "Автокресло — детям!", направленная на популяризацию использования детских удерживающих устройств и защиту прав детей-пассажиров, прошла с 1 по 30 ноября 2011 года. Задача кампании — убедить родителей, что без автокресла поездка ребенка в автомобиле невозможна. Автокресло должно стать одной из первых покупок при появлении малыша, наряду с детской кроваткой и прогулочной коляской. В рамках данной кампании подготовлены видеоролики социальной рекламы, которые демонстрировались на федеральном и региональном телевидении, а также в кинотеатрах. Аудиоролики, подготовленные в рамках кампании, размещались в эфирах ведущих радиостанций.

С 24 апреля по 28 мая 2012 года была проведена Всероссийская широкомасштабная социальная кампания "Некуда

спешить", главной целью которой стала профилактика ДТП по причине превышения скорости и неправильного выбора скоростного режима.

В рамках кампании, помимо всех стандартных инструментов (видеоролики социальной рекламы, наружная социальная реклама, радиоролики, информационно-пропагандистские мероприятия и так далее) был задействован такой нестандартный инструмент, как киноальманах. Киноальманах — это интересный экспериментальный формат, который позволил в развлекательной форме, без назидания и нравоучений, рассказать о всех преимуществах правильно выбранной скорости. Благодаря использованию такого формата получена возможность полнее раскрыть тему и показать проблему с разных сторон. В ходе кампании в 10 регионах страны с участием представителей высших органов государственной власти, общественных организаций и объединений прошли презентационные показы киноальманаха и широкомасштабные информационно-пропагандистские акции.

Все мероприятия, проходящие в рамках социальных кампаний, широко освещались федеральными и региональными СМИ.

Активное участие в информационно-пропагандистских мероприятиях Госавтоинспекции принимает Уполномоченный при Президенте Российской Федерации по правам ребенка П.А. Астахов. Так, в мае 2011 года, в преддверии Международного дня защиты детей, руководством Госавтоинспекции совместно с П.А. Астаховым на территории городского летнего лагеря в Школе здоровья № 2005 проведен "Урок безопасности дорожного движения", посвященный Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

С 18 по 22 сентября 2011 года в Казани (Республика Татарстан) состоялся Всероссийский конкурс среди женщин-автомобилистов "Автоледи". В рамках соревнований

состоялся "круглый стол" на тему "Роль общественных объединений в формировании культуры безопасности дорожного движения как главной цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения".

ГУОБДД МВД России, а также органами управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации совместно с общественными организациями и объединениями организовано проведение социально значимых акций и мероприятий, посвященных Международному дню защиты детей, Всемирному дню донора, Международному дню безопасности на железнодорожных переездах. Данные мероприятия были направлены на повышение безопасности различных категорий участников дорожного движения и активно освещались в центральных и региональных СМИ.

С высокой активностью в регионах России проходят мероприятия в рамках Всемирного дня памяти жертв ДТП, который отмечался в последнее воскресенье ноября. Практически во всех субъектах Федерации в этот день сотрудники Госавтоинспекции совместно с представителями общественных организаций, религиозных конфессий проводят социально значимые памятные мероприятия и акции: проходят автопробеги, посвященные памяти погибших в ДТП, организуется сдача крови сотрудниками Госавтоинспекции, оказывается адресная помощь пострадавшим в ДТП, проходят мероприятия для самых юных участников дорожного движения.

Принимая во внимание, что важнейшим фактором риска в дорожном движении является человеческий фактор и низкая культура поведения водителей, злостное несоблюдение ими Правил дорожного движения, неадекватная оценка своих навыков вождения, что приводит к совершению ими более 80% всех ДТП, основное внимание в деятельности органы Госавтоинспекции уделяют активизации информационно-пропагандистской работы, составной частью которой

является взаимодействие с институтами гражданского общества, общественными организациями и объединениями.

Без активного участия гражданского общества в формировании принципа нетерпимости к нарушению законов, без взаимного уважения друг к другу нам не удастся выйти на европейский уровень дорожной культуры. Процессы воспитания могут базироваться на профессиональных интересах. Во всем мире очень весом вклад в эту деятельность автомобильных клубов других добровольных объединений граждан. У нас в стране это движение еще только зарождается, поэтому нужно создавать условия для его становления и развития. Участие общественных организаций в решении проблем безопасности дорожного движения окажет реальное влияние на обстановку на дорогах.

IV. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

4.1. Предварительные итоги выполнения федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах"

Опыт реализации принятой в Российской Федерации в 2006 году федеральной целевой программы по обеспечению безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах (далее — Программа) убедительно свидетельствует, что процесс изменения состояния аварийности в стране достаточно эффективно достигается в результате большой совместной работы органов законодательной и исполнительной власти, других субъектов государственного управления на уровне федерального центра, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в рамках внедрения программно-целевого подхода и современных информационных технологий.

Ключевыми направлениями для достижения поставленной цели за прошедшие 6,5 лет (2006–2012 годы) явилось совершенствование организации дорожного движения и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, повышение эффективности контрольно-надзорных действий, создание системы оказания своевременной помощи пострадавшим в ДТП, достижение значимых результатов в деле предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, создания в обществе атмосферы полного неприятия нарушений Правил дорожного движения.

Следует отметить, что последовательное наращивание управлеченческого потенциала, концентрация финансовых и материальных ресурсов на наиболее эффективных направлениях способствовали тому, что по сравнению с 2004 годом

(расчетным, по условиям формирования Программы) в течение 2006—2011 годов в Российской Федерации сохранена жизнь около 30 тысяч человек, то есть расчетный показатель превышен почти в два раза.

Необходимо подчеркнуть, что Программа как федеральный системный норматив, принятые решения по совершенствованию действующего законодательства, внедрению современных систем и средств надзора и контроля, совершенствование механизма проведения этой работы на базе современных технологий медленно, но последовательно изменяют менталитет участников дорожного движения, и прежде всего водителей транспортных средств как одного из самых важных параметров системы.

Это в значительной степени определяется тем, что предусмотренные программой мероприятия, ориентированные на устранение основных факторов риска, последовательно реализуются, получая значимое организационно-финансовое наполнение. Характерной особенностью рассматриваемого периода явилось то, что за годы внедрения программно-целевых подходов в рамках реализации транспортной стратегии Россия по темпам сокращения смертности на автомобильном транспорте заняла лидирующее положение в мире.

В результате, несмотря на достаточно сложную экономическую ситуацию в стране, наличие глобальных и локальных кризисных явлений в России сформировалась выраженная и устойчивая положительная динамика изменения ситуации на автомобильных дорогах страны.

Данное обстоятельство в определенной степени явилось следствием интенсивного формирования современной, базирующейся на передовом мировом и положительном отечественном опыте работы системы нормативного регулирования в области ОБДД, а также продолжающееся устранение в требуемых объемах элементов ведомственного регулирования правоотношений в данной сфере в интере-

сах формирования открытой, прозрачной для населения законодательной регламентации. Кроме того, активно внедрялись организационно-экономические рычаги управления, что обеспечивает должную координацию и эффективность программных мероприятий. Определенная работа проводилась по совершенствованию объектов транспортной инфраструктуры, закупке и передаче материально-технических ресурсов и оборудования для более эффективного управления транспортными и пешеходными потоками.

В этих условиях сформировалась **устойчивая мотивация к внедрению организационно-правовых, технических и технологических новшеств, проведению единой социальной политики в сфере ОБДД под эгидой достижения поставленной Федеральным Собранием, Правительством Российской Федерации цели по снижению тяжести последствий ДТП.**

Это является чрезвычайно важным. По прогнозам, парк личных автомобилей будет увеличиваться на 50% каждые 10 лет и стабилизируется к 2025 году, а основной объем грузов, генерируемых российской экономикой, всё в большей степени будет перевозиться автомобильным транспортом на внутригородских и внутриобластных маршрутах. Это безусловно потребует дополнительного внимания и повышения требований к системам маршрутного ориентирования, полномасштабного информирования населения об условиях дорожного движения, к обеспечению неотвратимости наказания за совершенные правонарушения.

При этом как результат действия всех принятых мер следует рассматривать и то обстоятельство, что **сегодня нарушитель ПДД воспринимается другими участниками дорожного движения как субъект системы, посягающий на их конституционные права по обеспечению безопасного и беспрепятственного движения по дорогам.** Это особенно актуально в условиях активизации деятельности институтов гра-

жданского общества как отклик на неконтролируемый рост темпов автомобилизации страны.

Полученные результаты по решению насущных проблем в рамках ФЦП свидетельствуют о накоплении определенного опыта и знаний в реализации системного подхода. Одновременно сформировались условия, при которых выявлялись слабые места в организационно-правовом обеспечении сферы ОБДД, осуществлялось научно-информационное описание проблем, решалась целая группа задач, связанных с прогнозированием изменения ситуации с ОБДД в стране на среднесрочную и долгосрочную перспективу, выработкой управленческих подходов в деятельности по ОБДД в соответствии с принятым Правительством страны решением по разработке и вводу в действие Программы по ОБДД на период 2013—2020 годов.

Формирование единой системы федеральных, региональных и муниципальных программ в этой области создало реальную основу для целенаправленного воздействия на основные факторы, порождающие высокий уровень аварийности и тяжести последствий ДТП. Особое внимание при этом уделялось повышению эффективности функционирования государственной системы ОБДД с точки зрения разграничения предметов ведения и полномочий между федеральным центром и субъектами Российской Федерации, использования принципа экономической заинтересованности в достижении результата на базе механизма софинансирования и сосредоточения всех видов ресурсов на наиболее эффективных направлениях совместной деятельности.

Следует отметить, что прямым результатом этой работы явилось **принятие в июле 2011 года изменений в Федеральный закон "О безопасности дорожного движения"** и ряд других нормативных актов, касающихся разграничения полномочий и ответственности между федеральными, региональными органами исполнительной власти и муниципальными образованиями в деятельности по ОБДД.

В основу их взаимодействия положен принцип партнерства, достижения требуемой степени синхронизации по целевым показателям, индикаторам, программным мероприятиям, который составляет в среднем 65–70%. Правовой основой для проведения такой работы явилось регулирование взаимоотношений в сфере ОБДД на уровне заключения соглашений между взаимодействующими субъектами, при котором обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Однако, несмотря на принимаемые меры, дорожно-транспортная ситуация в Российской Федерации не претерпела желаемых кардинальных позитивных изменений. Нанесение ущерба жизни и здоровью граждан России реально оборачивается значительными экономическими, социальными и демографическими потерями, отрицательно оказывается на численности, половозрастной структуре и повышает инвалидизацию экономически активного населения. Ежегодно Россия теряет в дорожном движении в среднем более 25 тысяч человек, четверть которых составляет население в активном трудоспособном возрасте (от 26 до 40 лет). На улицах и дорогах получают ранения более четверти миллиона человек, из которых примерно 7% становятся инвалидами.

Социально-экономический ущерб от ДТП и их последствий за этот период оценивается в 7,3 млрд. рублей, что можно сопоставить с расходами консолидированного бюджета Российской Федерации в 2011 году на финансирование социальной сферы. Вполне естественно, что в обществе сохраняется определенная напряженность, что отражается в СМИ.

Проблемы транспортной сферы страны наряду с аварийностью выражаются в заторах, нарушениях в движении об-

щественного транспорта, низком уровне обслуживания грузовых и пассажирских перевозок. Ежегодно в России убытки только от транспортных заторов составляют около 10% ВВП. Снижение скоростей движения ведет к увеличению себестоимости перевозок почти на 30%, росту транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и услуг, которая в отпускной цене российской продукции достигает 15—20% (в США и Европе этот показатель в два раза ниже).

В связи с этим такие показатели, как уровень обеспечения транспортной подвижности и транспортной доступности, становятся важнейшими критериями оценки качества жизни населения, особенно в крупных и крупнейших городах России, где проживает более трети населения страны и сосредоточено более половины ее автомобильного парка. При этом растущая индивидуальная мобильность становится одним из символов нового образа жизни.

На основании сказанного представляется возможным сформулировать следующий вывод: в условиях насыщенной и интеллектуальной автомобилизации основной причиной высокой смертности на дорогах страны является недостаточное развитие многообразных государственных и общественных институтов, позволяющих поддерживать баланс между потребностями общества и фактическим уровнем развития автопарка страны.

Кроме того, возникает необходимость дальнейшего развития системы институционального обеспечения реализации комплексных мер по повышению безопасности дорожного движения в интересах достижения понимания членами общества степени опасности дорожного движения и обеспечения возможностей государства по снижению тяжести последствий ДТП, сосредоточения законодательного и общественного воздействия на предупреждении агрессии в дорожном движении и противоправного поведения его участников.

Опыт многих стран показывает, что на ранних этапах автомобилизации (численность автомобилей не превышает 150–200 автомобилей на каждую тысячу населения) сдерживание роста аварийности достигается устранением узких мест, когда планируются мероприятия, воздействующие на аварийные и опасные участки улично-дорожной сети, принимаются меры по повышению профессионального мастерства и квалификации водителей транспортных средств, эксплуатационной надежности транспортных средств, предупреждению наездов на пешеходов, обеспечению своевременного оказания помощи пострадавшим в ДТП.

По мере устранения узких мест причиной ДТП во все большей мере становится негативное сочетание сразу нескольких факторов, соответственно, и меры предупреждения таких происшествий принимают более комплексный, системный характер. За последние 20–25 лет ведущую роль в этом начали играть комплексные государственные программы. Специфика России состоит в том, что в рамках деятельности по ОБДД приходится планировать и проводить мероприятия, характерные для всех периодов автомобилизации. В связи с этим проводится большая работа по адаптации накопленного зарубежного и положительного отечественного опыта к конкретным региональным требованиям и условиям социально-экономического развития.

Сегодня почти 40 миллионов взрослого населения страны вовлечено в процесс управления транспортными средствами. Ежегодно число водителей транспортных средств увеличивается на 2,5–3 миллиона человек. Около 60 миллионов человек ежегодно привлекаются к административной ответственности за нарушение требований Правил дорожного движения и действующего законодательства. Следовательно, требуется определенная последовательность действий, обеспечивающая результивистивность воздействия на многомиллионную аудиторию участников дорожного движения.

Однако накопленный запас прочности в рамках совершенствования системы управления сферой ОБДД и действующих организационно-технических решений по реализации программно-целевого подхода в рамках мероприятий федеральной целевой программы пока еще недостаточен (не более 30%) для сохранения и закрепления наметившихся позитивных тенденций.

В связи с этим требуется принятие дополнительных мер с целью формирования более четкой политики и программы действий, которые предусматривают интенсификацию процессов самообучения нации. Требуется коренным образом изменить подходы к решению проблем ОБДД в мегаполисах и городах с населением 1 миллион человек и выше (таких в Российской Федерации 13). Здесь главным решением должно стать формирование непрерывного и умного движения, а также комфортное обеспечение условий жизни населения.

4.2. Концепция проекта федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах"

В сложившихся социально-экономических условиях в стране дальнейшее эффективное устранение причин и условий совершения ДТП, предотвращения гибели и ранения в них людей возможно путем дальнейшего и интенсивного внедрения программно-целевых методов работы, направленных на совершенствование сложившейся практики государственного управления в области ОБДД. По оценке Европейского сообщества, при современном уровне развития техники и общественных отношений только 6% ДТП являются неизбежным злом, следствием несовершенства управления сферой ОБДД. Все остальные в рамках государственно-общественного управления, активного обучения населения основам безопасного поведения на улицах и дорогах должны предупреждаться достаточно успешно. Об этом

свидетельствуют результаты борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте во многих европейских странах, а также реализация программы нулевой смертности от ДТП в Швеции, по примеру которой эта концепция развития принципов дорожного движения принимается или рассматривается к применению многими странами. Можно полагать, что через некоторый период времени она станет доминирующей в решении проблем предотвращения ущерба от ДТП.

Наиболее рациональный путь решения этой проблемы в России — активизация деятельности в рамках реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах". Программными мероприятиями до 2020 года обеспечивается решение задачи сокращения числа погибших в 1,3 раза по сравнению с показателями 2010 года; при этом в качестве политической цели формулируется задача сближения статистических показателей дорожной аварийности в России с аналогичными показателями в сфере ОБДД в европейских странах, прежде всего по уровням транспортного и социального риска. Все эти действия определяются Резолюцией 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, провозгласившей 2011—2020 годы Десятилетием действий по предотвращению дорожной аварийности, а также интеграционными процессами на европейском рынке, вступлением России в ВТО, накопленным опытом за период реализации ФЦП.

При этом ясно, что директивно устанавливаемые цифры подчеркивают, что сохранение человеческой жизни и здоровья воспринимается обществом не как социально-экономический компромисс, а как реальная возможность государства по совершенствованию системы управления сферой ОБДД и активизации серьезных резервов, заложенных в росте правового сознания общества в целом и отдельных граждан.

По-видимому, главным идеологическими постулатом здесь следует признать неприемлемость нанесения ущерба с учетом возможных ошибок участников дорожного движения при управлении источником повышенной опасности и пользовании инфраструктурой. При этом, естественно, более активно должны развиваться современные технологии управления дорожным движением, профилактики ДТП, предупреждения водителей и пешеходов; должна обеспечиваться неотвратимость наказания за совершаемые правонарушения. Пути решения этих проблем известны из мирового опыта и отечественной практики.

В связи с этим требуется принятие дополнительных мер по интенсификации процессов самообучения нации, погружению граждан в проблему обеспечения безопасности дорожного движения как путем использования традиционных решений, так и широкого набора средств понуждения к исполнению норм действующего законодательства. Каждый вложенный в это направление рубль дает значительный положительный эффект.

В этот период Россия как страна молодой автомобилизации должна пройти как минимум 10-летний путь достаточно строгой и жесткой регламентации с постепенным формированием института самоорганизации. Требуется коренным образом изменить подходы к решению проблем ОБДД в мегаполисах и городах с населением 1 миллион человек населения и выше. Здесь главными решениями должны стать формирование умного движения и обеспечение комфортных условий жизни населения на базе действия социальных стандартов.

Особое внимание в ближайшие 5—7 лет должно быть обращено на формирование интеллектуальных транспортных систем в крупных городах и на участках дорог, являющихся глубокими вводами в них на расстояние не менее 70—100 километров. Необходимо обеспечить требуемую комплексность и наличие четкой стратегии в решении рас-

сматриваемых проблем. Задача пропуска возможно большего числа транспортных средств сегодня заменяется задачей поддержания транспортного баланса между пропускной способностью существующей улично-дорожной сети и ее реальной загрузкой за счет перераспределения или ограничения движения. Расчеты и оценки, опыт многих городов мира свидетельствуют, что такие системы на 20—30% позволяют повысить пропускную способность и в то же время на 20—25% снизить нагрузку в критических зонах дорожной сети.

Очевидно, что планирование и организация исполнения комплекса мероприятий указанной новой Программы должны сопровождаться и новым уровнем применяемых технологий и управлеченческих решений. Предельно возможная интеллектуализация комплекса "автомобиль — водитель — дорога" может и должна стать магистральным направлением в развитии системы ОБДД и повышении эффективности его работы. На смену разрозненным диспетчерским службам должны прийти общегородские и региональные службы диспетчеризации с мощной системой визуализации оперативной информации на базе унифицированных геоинформационных систем и глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. Сегодня примерно 25% мегаполисов и крупных городов России сформировали центры по управлению дорожным движением, и этот процесс продолжается.

В связи с этим возникает острая необходимость разработки и принятия на законодательном уровне Стратегии действий по формированию требований к обеспечению дорожной безопасности в Российской Федерации, реализующей функции стратегического управления народно-хозяйственным комплексом страны, что является одним из главных инновационных подходов в развитии автоматизированного управления, информирования, учета и контроля для обеспечения юридических, финансовых, технологиче-

ских и информационных потребностей участников транспортного процесса, а также требований транспортной, информационной и экономической безопасности общества.

Принципиально новым может и должно стать организационно-правовое обеспечение дальнейшего внедрения программно-целевого подхода в деятельность по снижению тяжести последствий ДТП, формирование целей и задач исходя из реальных возможностей социально-экономического развития регионов, основанных на главном критерии — выравнивании регионов по уровню социального риска, то есть числа погибших на 100 тысяч населения, который в среднем по стране находится на уровне 18,6, по отдельным регионам существенно различается (в 5 и более раз). Этот показатель эффективности принимаемых мер достаточно широко используется в различных странах, поскольку отражает один из важнейших аспектов существования государства — уровень социальной защищенности его граждан. Вполне естественно, что такие подходы могут и должны стимулироваться организационно-финансовыми мерами управления деятельностью по ОБДД на период до 2020 года; также предполагается решение этой проблемы на основе принципов, уже апробированных и применяемых в государственном управлении.

Одним из решающих направлений работы, как всегда, остается нормативно-правовое регулирование сферы обеспечения безопасности дорожного движения, повышения ответственности всех звеньев государственного управления, юридических и физических лиц за конечные результаты по предотвращению ДТП и снижению тяжести их последствий. Такая работа интенсивно ведется на законодательном уровне, эффективность этих решений уже очевидна, однако требуется еще многое сделать как для защиты интересов участников дорожного движения, так и для обеспечения требуемого уровня общественной безопасности, в том числе связанной с защитой уязвимости транспортной системы, на

основе тесного сочетания мер безопасности с наличием побочных выгод для потребителей и операторов этой системы.

Особое значение, как и в предыдущей Программе, предполагается уделить снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма. Магистральное направление в этой работе — формирование ясно выраженного, эффективного и стимулирующего детей к накоплению знаний и навыков безопасного поведения на дороге образовательно-воспитательного пространства в стране, полностью учитывающего все современные требования и реализующего все возможности Российского государства. В результате будут созданы условия, при которых удастся полностью сохранить имеющийся потенциал, обеспечить достижение целевого ориентира по сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году, а также создать условия для возможной гармонизации системы транспортного обслуживания населения в сфере грузовых и пассажирских перевозок, сформировать предпосылки выхода на еще более амбициозные стратегические цели по снижению аварийности на дорогах страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Аварийность и травматизм на автомобильном транспорте превратились в важнейшую социально-экономическую проблему не только в России, но и во всем мире. Не случайно положение в сфере безопасности дорожного движения Организация Объединенных Наций характеризует как глобальный кризис.

Абсолютное большинство дорожно-транспортных происшествий — это следствие административных проступков, допущенных участниками дорожного движения. Так, в сферу административной юрисдикции Госавтоинспекции ежегодно вовлекаются почти 40 миллионов человек, из них штрафным санкциям подвергаются более 6 миллионов граждан, а лишению возможности управлять транспортным средством — около 450 тысяч водителей.

Решить проблему можно только в рамках комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения. Несомненно, предварительные итоги реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах", позитивный опыт проводимых в ее рамках мероприятий помогут в разработке федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах". Мероприятия в рамках Программы должны быть ориентированы на предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, обеспечение безопасности детей на дороге, приемлемого уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, развитие систем организации движения транспортных средств и пешеходов и оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Ситуация с аварийностью на дорогах требует всемерного укрепления дисциплины водителей, пешеходов, других участников дорожного движения и, следовательно, повышения эффективности правового воздействия на них.

Дальнейшая деятельность по разработке новых норм и правил, четкого понятийного аппарата в сфере безопасности дорожного движения, а также в области установления административной ответственности за дорожные правонарушения и исполнения административных наказаний должна вестись более системно. Для этого необходимо объединить усилия законодательных и исполнительных органов власти, профильных министерств, агентств, служб, а также представителей гражданского общества.

Международное сотрудничество остается важным направлением деятельности в области обмена передовыми практиками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и снижения уровня дорожно-транспортного травматизма. Проведение четвертого Международного конгресса "Безопасность на дорогах ради безопасности жизни", без сомнения, будет способствовать улучшению ситуации с обеспечением безопасности дорожного движения во всем мире.

Совет Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации

Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации

К ЧЕТВЕРТОМУ МЕЖДУНАРОДНОМУ КОНГРЕССУ
"БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ
РАДИ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНИ"

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД

Аналитический вестник № 26 (469)

Под общей редакцией начальника
Аналитического управления Аппарата Совета Федерации
В.Д. Крикова

В подготовке материалов принимали участие:
*О.А. Кимлацкий, Е.А. Мохов, В.Ю. Кравченко, И.В. Макаренкова,
Т.В. Боргоякова, В.В. Щипалов, С.А. Щукина, М.Д. Семенов,
О.В. Павленко, Ю.П. Васильева*

Редактор *И.Н. Сосна*
Корректоры: *И.Н. Егорова, Л.Г. Станкевич, И.В. Шумская*
Компьютерная верстка и дизайн: *Н.Г. Шишкина*

Оригинал-макет подготовлен Издательским отделом
Управления делами Аппарата Совета Федерации

Отпечатано в отделе подготовки и тиражирования документов
Управления информационных технологий и документооборота
Аппарата Совета Федерации

Подписано в печать 05.09.2012. Формат 60x84 1/16. Усл. печ. л. 8,72.
Тираж 100 экз. Заказ №