



## **АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР законодательного и нормативного регулирования обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов по состоянию на 2017 год в Российской Федерации и выбранных для анализа развитых стран Европейского Союза – Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии**

### **РЕФЕРАТ**

Основными целями выполнения работы являются:

- выполнение аналитического обзора наиболее значимых изменений в области законодательного и нормативного регулирования безопасности автомобильных перевозок в Российской Федерации за 2016–2017 годы, мониторинг основных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения за этот же период;

- проведение сравнительного анализа нормативных правовых актов в сфере организации дорожного движения и обеспечения безопасности перевозок в Российской Федерации (далее – Правил) и аналогичных документов зарубежных стран или соответствующих им разделов законодательных актов, в которых регулируются вопросы организации дорожного движения.

В ходе работы были выполнены переводы Правил на русский язык, что повысило доступность анализа результатов зарубежного опыта, позволило разработать на его основе дополнительные предложения по осуществлению мероприятий в области организации и управления дорожным движением, обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Результатом учета наиболее эффективных международных практик станет снижение совокупного вреда жизни и здоровью граждан, экономических издержек, вызванных ДТП, и задержками в движении, что также приведет к уменьшению доли транспортной составляющей в конечной цене продукции товаропроизводителей за счет минимизации рисков и потерь при перевозках грузов.

# СОДЕРЖАНИЕ

## ЧАСТЬ 1

СОДЕРЖАНИЕ.....	2
Обозначения и сокращения.....	6
Введение.....	7
1 Методика выполнения и оформления аналитического обзора наиболее значимых изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации, характеризующих уровень безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, включающая методику поиска, отбора и хранения информации по теме работ .....	11
2 Аналитический обзор наиболее значимых изменений в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации в области обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов, произошедших в 2016–2017 годах на федеральном и региональном уровнях.....	21
2.1 Выявление и анализ реализованных за 2016–2017 годы в Российской Федерации мероприятий и факторов, оказавших и оказывающих основное положительное влияние на улучшение состояния общего уровня дорожно-транспортной аварийности.....	21
2.2 Тематический план обзорного документа, включающий изменения федерального и регионального законодательства за 2016–2017 годы, и сформированный на основе текстовых гиперссылок.....	26
2.2.1 Управление безопасностью дорожного движения .....	26
2.2.2 Безопасные инфраструктура и дороги.....	33
2.2.3 Безопасные транспортные средства.....	39
2.2.4 Безопасное поведение пользователей дорог (в т.ч. водителей).....	45
2.2.5 Совершенствование помощи пострадавшим в авариях.....	52
2.2.6 Региональное законодательство .....	52
2.3 Дополнительные справочные материалы для освещения перспективных направлений развития нормативной базы Российской Федерации в области цифровой инфраструктуры и организации движения беспилотного транспорта.....	56
2.4 Перспективы дальнейшего развития и совершенствования нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок в Российской Федерации .....	58
3 Методика выполнения сравнительного анализа российских и зарубежных Правил, с учетом статистических данных, характеризующих уровень организации и безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, эффективности применяемых Правил и мер воздействия к нарушителям Правил, в увязке с правоприменительной практикой, администрированием Правил и вновь вводимыми правовыми нормами, направленными на повышение безопасности движения и перевозок .....	61
3.1 Обобщенные статистические данные, характеризующие уровень безопасности дорожного движения в мире и Европейском Союзе, инициативы, направленные на повышение безопасности ТС, дорожной инфраструктуры и поведения пользователей дорог .....	61

3.2 Выявление уровня развития экономики стран Евросоюза, в т.ч. выбранных для анализа приоритетных стран, на основе общепринятых основных экономических показателей.....	66
3.3 Подтверждение выбора стран, указанных в п. 3.1.5 Технического задания, для проведения контент-анализа разделов их законодательных актов в области безопасности и организации дорожного движения.....	78
3.4 Опыт приоритетных стран в области администрирования существующих и вновь вводимых правовых норм, направленных на повышение безопасности движения и перевозок, профилактику дорожно-транспортной аварийности .....	85
3.5 Выявление профилактического эффекта мероприятий по усилению различных видов ответственности, направленных на предотвращение нарушений Правил.....	93
3.5.1 Научное и практическое обоснование необходимости проведения мероприятий по внедрению системы штрафных баллов и соответствующего дополнительного обучения водителей.....	94
3.5.2 Система мероприятий по усилению ответственности, направленной на предотвращение нарушений Правил .....	95
3.5.3 Принятие решений органов госрегулирования по системе штрафных баллов и дополнительного обучения.....	97
3.5.4 Система штрафных баллов и сопровождающее ее обязательное дополнительное обучение .....	99
3.5.5 Базовые рекомендации по организации системы дополнительного обучения.....	109
3.5.6. Модели организации дополнительного обучения .....	110
3.5.7 Экономический аспект организации дополнительного обучения .....	111
3.5.8. Критерии эффективности .....	111
3.5.9 Приемлемость системы в обществе.....	113
3.5.10 Особенности программ дополнительного обучения в различных странах .....	113
4 Исходные тексты Правил или других нормативных правовых документов в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом на языке оригинала Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом .....	115
4.1 Тематический план (содержание) обзорного документа, включающий разделы профильного законодательства приоритетных стран на языке оригинала .....	116
4.2 Тематический план (содержание) обзорного документа, включающий разделы профильного законодательства региона Европейского союза и краткие рефераты нормативных актов .....	118
4.2.1 Регламенты .....	119
4.2.2 Директивы .....	128
4.3 Оценка эффективности принимаемых решений и работа по совершенствованию правовых норм .....	134
5 Актуальные редакции Правил или соответствующих разделов законодательств Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом в части единого нормативного правового регулирования обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, принципов организации дорожного движения, переведенные на русский язык.....	136

6 Результаты сравнительного анализа российских Правил и Правил Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом, с учетом статистических данных, характеризующих уровень организации и безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в увязке с вновь вводимыми правовыми нормами, направленными на повышение безопасности движения и перевозок.....	161
6.1 Результаты сравнительного анализа профильных зарубежных нормативных актов, приоритетов в области обеспечения безопасности дорожного движения, отдельных направлений развития правовой базы в области перспективных инноваций.....	161
6.1.1 Великобритания.....	162
6.1.2 Германия.....	167
6.1.3 Испания.....	172
6.1.4 Нидерланды.....	176
6.1.5 Финляндия.....	181
6.1.6 Франция.....	185
6.1.7 Швеция.....	195
6.2 Результаты сравнительного анализа дорожных знаков приоритетных стран и России.....	199
6.3 Сравнение существующих скоростных ограничений в приоритетных странах для различных категорий ТС и дорожных условий.....	208
6.4 Сравнение отдельных требований к водителям и ТС в приоритетных странах.....	211
6.5 Анализ опыта в сфере медицинского обеспечения безопасности дорожного движения (допуск водителей к управлению транспортным средством).....	216
6.6 Выявление и анализ тенденций развития нормативной правовой базы приоритетных стран и Евросоюза в области организации дорожного движения в сравнении с Российским опытом.....	218
6.7 Выявление общих тенденций и закономерностей в области обеспечения безопасности дорожного движения, присущих всем 28 странам Европейского Союза (ЕС), рассматриваемого как наднациональный орган.....	224
7 Предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок Российской Федерации, включая рекомендации по конкретным способам реализации этих предложений с учетом их этапности.....	243
Заключение.....	251
Список использованных источников.....	258

## **Приложения А-Ж. Переводы Правил на русский язык**

### **Часть 2**

Приложение А. Дорожный Кодекс Великобритании.....	1
Приложение Б. Закон о дорожном движении Германии.....	151
Приложение Б1. Правила дорожного движения Германии.....	195
Приложение В. Закон о дорожном движении Испании.....	224

### **Часть 3**

Приложение Г. Закон о дорожном движении Нидерландов.....	1
Приложение Д. Закон о дорожном движении Финляндии.....	68

Приложение Е. Дорожный Кодекс Франции .....	98
Приложение Ж. Правила дорожного движения Швеции .....	174
Приложение Г1. Правила дорожного движения Нидерландов.....	230

## **Обозначения и сокращения**

В настоящем отчете о выполненной услуге (работе) по теме «Аналитический обзор наиболее значимых изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и сравнительный анализ правовых систем зарубежного законодательства в области нормативно-правового регулирования обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом стран Евросоюза», применяются следующие обозначения и сокращения:

- АППГ - аналогичный период прошлого года;
- АТ - автомобильный транспорт;
- БДД - безопасность дорожного движения;
- ДТП - дорожно-транспортное происшествие;
- ЕС - Европейский Союз;
- НПА - нормативный правовой акт;
- ОБДД - обеспечение безопасности дорожного движения;
- ООН - Организация Объединенных Наций;
- ПДД - Правила дорожного движения;
- ТС - транспортное средство;
- ФЗ - Федеральный Закон.

## **Введение**

Обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом является частью глобальной проблемы безопасности дорожного движения, которая решается комплексом различных мер, как на международном, так и на национальном уровне.

Международные нормы устанавливают мировые стандарты дорожного движения и его безопасности, служат ориентиром и обеспечивают правовые рамки, на основе которых отдельные страны могут разработать собственные законы и правила. Конвенции ООН о дорожном движении 1949 и 1968 годов (далее – Венская Конвенция) [1, 2] и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года [3] являются наиболее показательными и эффективными примерами таких ориентиров, проверенных на практике.

Сводная резолюция ЕЭК ООН о дорожном движении 2009 года [4] и Европейское соглашение 1971 года [5,6], которые дополняют Венскую Конвенцию [1], дают рекомендации по повышению безопасности дорожного движения и задают рамки для добровольной гармонизации национальных норм с международным законодательством.

Обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) в процессе перевозок пассажиров и грузов в Российской Федерации рассматривается как сложная комплексная задача, решение которой требует огромного внимания и системного подхода. В частности, необходим систематический обзор данных из различных стран об усилиях, предпринимаемых в них для снижения аварийности и полученных результатах. В идеале для выполнения этой задачи следует иметь набор общепринятых, научно обоснованных критериев, по которым можно оценить эффективность мер, предпринимаемых в области обеспечения БДД. С учетом данных критериев необходимо вырабатывать рекомендации в отношении различных мероприятий регулятивного и иного характера.

На основании Московской декларации, принятой по итогам Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, состоявшейся в Москве 20 ноября 2009 года, десятилетний период с 2011 по 2020 годы назван «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения» с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире. Во исполнение указанной декларации, Генеральной Ассамблеей ООН принят Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы (далее – Глобальный план) [7,8], подготовленный ведущими экспертами различных стран мира.

В данном документе указывается, что важнейшими элементами устойчивых ответных мер по обеспечению дорожной безопасности являются адекватно финансируемое головное учреждение и национальный план или стратегия с поддающимися измерению целевыми ориентирами.

Глобальный план [8] определяет пять приоритетных областей национальной деятельности в области повышения БДД:

- 1) управление безопасностью дорожного движения;
- 2) безопасные дороги и мобильность;
- 3) безопасные транспортные средства;
- 4) безопасное поведение пользователей дорог;

5) совершенствование помощи пострадавшим в ДТП.

Например, согласно Глобальному плану [8] к числу эффективных мер обеспечения БДД относятся:

- включение элементов дорожной безопасности в землепользование, городское и транспортное планирование;
- проектирование безопасных дорог и независимая экспертная проверка дорожной безопасности в связи с новыми строительными проектами;
- повышение активной и пассивной безопасности транспортных средств;
- содействие развитию общественного транспорта;
- регулирование скорости транспортного потока с помощью различных мер, в т.ч мер «успокоения дорожного движения», и иных мероприятий в области организации дорожного движения;
- принятие и обеспечение соблюдения законов, требующих повсеместного использования ремней безопасности, защитных шлемов, детских удерживающих устройств;
- установление и обеспечение соблюдения предельных значений концентрации алкоголя в крови водителей;
- совершенствование мероприятий по оказанию медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Важную роль в поддержке обеспечения соблюдения законодательных мер также играют кампании информирования общественности, повышающие осведомленность участников дорожного движения о рисках и наказаниях за нарушение закона.

В апреле 2012 года Генеральная Ассамблея ООН одобрила резолюцию № 66/260 [9], которая призывает государства-члены принять и применять всеобъемлющие национальные законы и нормы в области дорожной безопасности в отношении основных факторов риска и повысить эффективность их осуществления посредством проведения социально-пропагандистских кампаний и постоянных последовательных усилий по обеспечению их соблюдения.

Рекомендовано применять позапный подход к оценке и совершенствованию законодательства в отношении факторов риска, обуславливающих дорожно-транспортный травматизм, а также в отношении помощи пострадавшим в ДТП. Страны могут использовать этот подход (получивший название «Safe System Approach») для того, чтобы:

- улучшить понимание действующих рамок законодательства;
- пересмотреть существующее национальное законодательство и нормативные документы, определить барьеры на пути к их осуществлению и правоприменению;
- выявить информационные ресурсы, например, международные соглашения, руководства и рекомендации по совершенствованию законодательства, основанные на объективных данных;
- подготовить планы действий по совершенствованию национального законодательства и нормативных документов в отношении основных факторов риска и оказания помощи пострадавшим в ДТП, включая информационно-пропагандистскую деятельность.



Законодательство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступает мощным катализатором изменения поведения, норм и восприятия обществом вопросов безопасности дорожного движения, если оно включает в себя строгие, адекватные штрафные санкции, поддерживаемые последовательным и постоянным правоприменением и разъяснительной работой.

К настоящему моменту в России уже накоплен многосторонний опыт по реализации решений, направленных на улучшение ситуации в сфере БДД, среди которых можно выделить работы в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 N 864) – далее ФЦП ПБДД.

Целью ФЦП ПБДД является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 годом [10].

Согласно разделу II Паспорта ФЦП ПБДД достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в ДТП;
- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Отметим, что установленные цели не вполне совпадают (а точнее – существенно отличаются) от целей, определенных Глобальным планом [8]. Вполне очевидно, что существующая ФЦП ПБДД не позволяет охватить весь обширный круг задач обеспечения БДД, поэтому требуются дополнительные усилия всех заинтересованных сторон в данной области.

В последнее время статистика фиксирует положительные тенденции. Результатом совместных действий всех уровней государственной власти стало последовательное снижение числа погибших в результате автомобильных аварий. По сравнению с 2012 годом этот показатель уменьшился более чем на четверть, что позволило сохранить жизни более 7,5 тысячам участников дорожного движения. Одновременно на четверть уменьшилось количество погибших детей и пешеходов.

В I полугодии 2017 года продолжилась тенденция сокращения количества ДТП и числа пострадавших в них. По данным статистики от ГИБДД, за первое полугодие 2017 года количество ДТП в России снизилось на 6,3%, число погибших в них людей – на 10,5%, раненых – на 5,5%. Снижение данных показателей отмечается также практически во всех федеральных округах [11].

Вместе с тем, на фоне общего снижения аварийности как в целом по стране, так и в крупных городах, продолжают проявляться проблемы, связанные с аварийностью на коммерческом автомобильном транспорте. Особую тревогу вызывает рост ДТП с

участием автобусов. За 6 месяцев 2017г. 2531 ДТП произошло по вине водителей автобусов (рост к АППГ – 3,6%), в которых погибло 115 чел. (рост к АППГ – 21,1%) и 3863 чел. ранено (рост к АППГ – 7,1%). Из них 1779 ДТП (рост к АППГ – 5,4%) было совершено по вине водителей организаций, имеющих лицензию на перевозочную деятельность. В указанных ДТП погибло 62 чел. (снижение к АППГ – 4,6%) и ранено 2718 чел. (рост к АППГ – 7,5%) [12].

В то же время необходимо подчеркнуть, что относительно низкий уровень дорожной безопасности в сфере коммерческих перевозок является следствием действия комплекса негативных факторов, для устранения влияния которых необходимо совершенствовать функционирование всей системы обеспечения БДД. Выделяются следующие основные группы факторов риска, способствующих аварийности (в порядке убывания их значимости):

- факторы, связанные с участниками дорожного движения (человеческий фактор, например, отсутствие стереотипов законопослушного поведения и низкая надежность водительского состава);
- факторы, связанные с дорожными условиями (неудовлетворительное состояние и износ дорожной инфраструктуры, перегруженность дорожной сети, неэффективные схемы организации дорожного движения, плохие климатические и погодные условия на значительной части территории страны и др.);
- факторы, связанные с транспортным средством (высокие темпы прироста автомобильного парка, его старение, неудовлетворительное техническое состояние и др.).

Отметим, что данные факторы полностью коррелируются с приоритетными областями национальной деятельности в сфере повышения БДД, определенными в Глобальном плане [8]. Таким образом, можно предположить, что выявление показателей, характеризующих состояние дел в указанных областях (управление БДД, дороги, транспортные средства, пользователи дорог и ответные меры после аварий) позволит оценить уровень предпринимаемых усилий в данной стране.

Положительный отечественный и международный опыт, изученный и обобщенный Исполнителем, позволяет утверждать, что значительные успехи большинства стран с развитой автомобилизацией по снижению дорожно-транспортной аварийности во многом определяются системной работой в данном направлении и творческим осмыслением международных рекомендаций.

В соответствии с техническим заданием **целями** данной работы являются

- аналитический обзор наиболее значимых изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, мониторинг основных мероприятий, направленных на повышение уровня БДД в Российской Федерации;
- проведение сравнительного анализа Правил Российской Федерации и аналогичных документов зарубежных стран или соответствующих им разделов законодательных актов, в которых регулируются вопросы организации дорожного движения, даны определения используемых терминов, с переводом Правил на русский язык и подготовка предложений по совершенствованию законодательства Российской Федерации.

Достижение данных целей позволит учесть ценный международный опыт, выявить наиболее эффективные мероприятия, которые будут способствовать снижению вреда жизни и здоровью граждан, экономических издержек, вызванных ДТП, минимизации рисков и потерь при перевозках пассажиров и грузов.

**1 Методика выполнения и оформления аналитического обзора наиболее значимых изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации, характеризующих уровень безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, включающая методику поиска, отбора и хранения информации по теме работ**

Эффективность, своевременность и обоснованность нормативного регулирования – это всегда выражение конкретных тенденций, целей и направлений развития той или иной сферы деятельности, в нашем случае – относительно широкой области обеспечения безопасности дорожного движения и, в частности, автомобильных перевозок пассажиров и грузов.

При планировании нормотворческой работы важно располагать необходимыми справочно-информационными, экспертными и аналитическими материалами, которые целесообразно объединять и рассматривать в обзоре.

Обзор – научно-технический документ, содержащий полученную на основании анализа, систематизации и обобщения сведений из первоисточников концентрированную информацию о предшествующем и современном состоянии или тенденциях развития проблемы (включая комплексные проблемы), предмета.

ГОСТ 7.60-2003 «СИБИД. Издания. Основные виды. Термины и определения» [13] п. 3.2.4.4.4 вводит определение обзорного издания – это информационное издание, содержащее публикацию одного или нескольких обзоров, включающих результаты анализа и обобщения представленных в источниках сведений. Среди наиболее распространенных видов выделяют библиографические, реферативные и аналитические обзоры.

Аналитический обзор обобщает информацию, приведенную в исходных первичных документах, и дает, по мере возможности, всестороннюю оценку состояния проблемы, выявляя основные тенденции ее развития. Подобный обзор интересен, прежде всего, специалистам, поскольку ориентирует их в глобальном информационном потоке по данному направлению, предлагает обоснованные рекомендации по использованию обобщенной и систематизированной информации.

Применительно к теме данной работы под аналитическим обзором будем понимать сводную характеристику изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации (и иных стран), характеризующих как общий уровень безопасности дорожного движения, так и состояние дел в области обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

При выполнении данной работы было решено придерживаться следующих основных принципов составления аналитического обзора:

1. в обзоре должны отражаться все существующие взгляды на анализируемые проблемы, независимо от личной концепции и мнения Исполнителя. В случаях, когда без этого мнения невозможно обойтись, данный факт специально оговаривается. По возможности Исполнитель придерживается нейтральной точки зрения, представляя, как преобладающие мнения, так и мнения значимого меньшинства, которые были опубликованы в авторитетных источниках, в примерном соответствии со степенью распространенности каждого из них. Малораспространенные точки зрения и сомнительные источники отбрасывались;

2. особое внимание должно уделяться анализу новых сведений, новым проблемам и путям их решения, что особенно важно для такой динамично развивающейся отрасли экономики России, как автомобильный транспорт. Существенное значение имеет уровень значимости источников, по умолчанию наиболее надежными источниками считались рецензируемые журналы и научные публикации вузов, учебные пособия для высшей школы, периодические издания и монографии;

3. не допускалось использование в обзоре устаревших или вызывающих сомнение сведений, поэтому при прочих равных условиях из источников, посвященных одной и той же проблеме, выбирались наиболее поздние по дате их издания или размещения в сети Интернет. В настоящем отчете границы выборки документов, использованных для анализа, определены согласно п. 3.1.8. ТЗ временными рамками 2016-2017 гг., причем для 2017 года установлена граница выборки 01 сентября. Кроме того, т.н. «горячие новости» добавлялись в рабочий режим вплоть до начала окончательного оформления отчета;

4. противоречивые сведения, содержащиеся в различных источниках информации, выделялись и специально оговаривались. Поскольку Исполнитель не имел возможности самостоятельно проверять большинство приводимых фактов, то опирался на известные сторонние источники, которые практикуют проверку публикуемых фактов. Публикации рекламно-пропагандистского характера, либо основанные на слухах и частных мнениях, квалифицировались как источники сомнительной надежности и не использовались, или этот факт подчеркивался особо;

5. все сравнимые характеристики приводились к сопоставимому виду, а количественные данные – к одной системе единиц измерения. Последнее важно, поскольку в некоторых англоязычных странах в области дорожного движения распространены внесистемные единицы, например, мили.

Основные этапы выполнения обзоров в настоящей работе можно условно разделить на четыре этапа.

**Первый этап. Тематический.** Заключался в разработке тематического плана (содержания) обзорного документа. План обзора должен иметь иерархическую структуру, основными элементами которой являются главы и их разделы (при необходимости), которые составляют основную часть плана обзора.

Тематический план данного обзорного документа в целом основан на условном разделении собранного массива нормативных правовых актов на пять приоритетных областей национальной деятельности в области повышения БДД. Напомним, что данные области рекомендованы Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по

обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 [8] – приводим дословный перевод в редакции ООН:

- 1) управление безопасностью дорожного движения;
- 2) безопасные дороги и мобильность;
- 3) более безопасные транспортные средства;
- 4) более безопасное поведение пользователей дорог;
- 5) ответные меры после аварий.

Названия разделов плана в данной работе несколько скорректированы с целью уточнения понятий. Одновременно в соответствии с требованиями ТЗ добавлен раздел 6 «Региональное законодательство». Документы в каждом разделе сгруппированы в обратном хронологическом порядке (от последних к более ранним).

**Второй этап. Библиографический.** Главная задача этого этапа – с максимальной полнотой собрать источники по теме обзора, определив предварительно области поиска.

Сбор литературы, информационных, справочных и иных источников по теме обзора возможен в каталогах, библиотеках, реферативных журналах, поисковых системах Интернет, электронных базах данных и т.д.

При сборе источников, изданных в 21-м веке, предпочтение отдается поиску в Интернет, тем более, что постановка основной задачи исследования – анализ изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации за 2016 – 2017 годы явно указывает на наличие этих документов во всемирной сети.

Устойчивая работа с электронными каталогами и базами данных позволяет полностью перейти на использование ресурса Интернет при поиске вторичной информации, однако необходимо учитывать определенные ограничения:

- значительное большинство источников в Интернет не представляют интереса для научных целей, так как содержат либо весьма общую, либо не обновляемую информацию. Имеется очень много «запущенных» адресов. Отсюда возникают проблемы с достоверностью представленных на них фактов;

- некоторые сайты и страницы, содержат как полезную (например, тексты официальных документов), так и бесполезную, или непрофессионально подготовленную информацию (например, тематические списки литературы, состоящие только из названий, что делает их «мертвыми»);

- Интернет – часто является источником специфической информации, такой как новости организаций, институтов или компаний и направления их деятельности. Можно узнать о состоявшихся конференциях и семинарах по БДД в различных странах мира, получить некоторые общие понятия об образовании в данной сфере, экспертизе, законодательстве, страховании, обществах, клубах институтов, школ и т. д. - их уставах, составе, целях, задачах;

- наиболее ценной информацией в Интернет, является вторичная информация (электронные каталоги и базы данных), представленная крупными сетевыми библиотеками и справочно-информационными системами.

Современные информационно-правовые системы содержат электронные тексты нормативных актов российского и регионального законодательства, а также включают документы международного права и некоторые нормы иностранного законодательства.

Большое признание получили коммерческие справочные правовые системы (СПС), такие как «КонсультантПлюс», «Гарант», «Кодекс», «Юсис». Для поиска в рамках данной работы использовались наиболее популярные справочно-правовые системы - «Гарант» и «КонсультантПлюс».

«КонсультантПлюс» предлагает основные документы в бесплатном режиме и отдельные различные подписки для каждой конкретной отрасли. Консультант Плюс занимает лидирующую позицию на рынке, по отзывам пользователей у него следующие преимущества:

- более оперативное обновление баз;
- лучше структурированная судебная практика;
- большой объем сервиса и дополнительных платных услуг;
- большее общее количество документов.

«Гарант» часть сервисов предлагает абсолютно бесплатно, гиперссылки на актуальные нормативные документы ведут непосредственно к тексту и также не требуют платы. Пользователи часто отмечают:

- отличную систему новостей, что особенно важно для целей настоящей работы – отбор документов за 2016-2017 годы часто ведется именно по новостям;
- более удобный поиск и возможность построения индивидуального списка, в частности реализована технология поиска через Энциклопедию ситуаций, соответствующих цели запроса;
- большее количество нормативных актов, что соответствует целям настоящей работы.

У каждой из СПС есть свои достоинства и недостатки, способные сыграть решающую роль в тех или иных условиях, выбор зачастую определяется предпочтениями пользователя. Преимущества «Гаранта» для Исполнителя оказались более весомыми, поэтому для поиска и отбора актуальных нормативных ссылок в данной работе было решено использовать «Гарант», большая часть гиперссылок, содержащихся в анализе раздела 2.2 настоящей работы ведет к информационной базе «Гарант». Впрочем, иные источники, отобранные на вышеуказанных принципах, также использовались в работе.

**Третий этап. Механизм поиска во всемирной сети.** Заключался в выборе поисковых систем и выделении ключевых слов.

Механизмы поиска информации в сети Интернет основаны на поисковых системах. Поисковая система – это аппаратно-программный комплекс, который предназначен для осуществления функции поиска в интернете, и реагирующий на пользовательский запрос, который обычно задают в виде какой-либо текстовой фразы (или точнее поискового запроса), выдачей ссылочного списка на информационные источники, осуществляющейся по релевантности. Сегодня поисковые системы – это очень сложные механизмы, которые представляют собой не только инструмент для нахождения любой необходимой информации, но и сферы для бизнеса. Самые распространенные и крупные системы поиска в мире: Google, Bing, Yahoo, Baidu. В Рунете – Яндекс, Mail.Ru, Рамблер.

Однако найти нужную информацию становится все труднее. Это связано с тем, что объем информации в Интернете растет лавинообразно и доля информационного «шума» постоянно возрастает.

В сложившейся ситуации важное значение приобретает умение правильно использовать мощный механизм поисковых систем. Нужно не только уметь правильно составить поисковый запрос, но и грамотно подбирать ключевые слова по заданной теме. Также важно учитывать особенности языка и специфику документального поиска.

Когда пользователь вводит запрос в поисковую систему (обычно при помощи ключевых слов), система проверяет свой индекс и выдаёт список наиболее подходящих веб-страниц (отсортированный по какому-либо критерию), обычно с краткой аннотацией, содержащей заголовок документа и иногда части текста. Поисковый индекс строится по специальной методике на основе информации, извлечённой из веб-страниц. С 2007 года поисковик Google позволяет искать с учётом времени, создания искомых документов (вызов меню «Инструменты поиска» и указание временного диапазона). Большинство поисковых систем поддерживает использование в запросах булевых операторов И, ИЛИ, НЕ, что позволяет уточнить или расширить список искомых ключевых слов. При этом система будет искать слова или фразы точно так, как было введено.

Согласно данным [статистики сайтов](#) за неделю в России с 18 по 24 сентября 2017 г. использование поисковых систем было следующим: Яндекс - 51.8% пользователей, Google - 43.8% , Search.Mail.ru - 3.9%, Rambler - 0.2%, Bing - 0.1%.

Тем самым, выбор **поисковой системы** в рамках данной работы стал очевидным. Для поиска документов в русскоязычном сегменте Интернета использовался Яндекс, а всеязычный Google использовался для работы в зарубежном информационном пространстве.

Для выделения из темы ключевых слов, которые характеризуют предмет исследования и его различные аспекты использовался метод структурного анализа. Инструментом данного анализа в современных условиях могут служить различные сервисы (в т.ч. on-line) для проверки плотности ключевых слов. Данными сервисами часто пользуются разработчики сайтов при т.н. SEO-оптимизации (search engine optimization), как одной из составляющих комплекса мер по внутренней и внешней оптимизации для поднятия позиций сайта в результатах поиска.

Оптимизатор текста позволяет определить плотность ключевых слов и фраз в тексте и использовать их в качестве ключевых в дальнейшем поиске.

Для анализа использовались тексты двух ключевых нормативных документов: в сфере безопасности дорожного движения – [Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»](#) от 10.12.1995 N 196-ФЗ (с изм. и доп.), а в области обеспечения безопасности автомобильных перевозок – «[Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом](#) и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации», утв. приказом Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 05.09.2016).

Ниже приводится анализ нормативного контента - текста Федерального закона «О безопасности дорожного движения» на ключевые слова. Анализ проведен с использованием on-line сервиса на Интернет-ресурсе URL: <http://istio.com/rus/text/analyz/>.

*Примечание.* Из текста закона, использованного при анализе, были исключены не имеющие отношения к предмету исследования фразы и абзацы о вступлении отдельных положений документа в силу с определенной даты (например, абзац в редакции, введенной в действие с 15 января 2003 года Федеральным законом от 10 января 2003 года N 15-ФЗ и т.д.). При анализе автоматически из текста были исключены **стоп-слова** (иначе называемые шумовыми) – это слова, знаки, символы, которые самостоятельно не несут никакой смысловой нагрузки и просто игнорируются поисковыми системами. Тем не менее, эти слова совершенно необходимы для нормального восприятия любого текста, его целостности, читабельности. К таким словам относятся предлоги, частицы, междометия, союзы, наречия, местоимения, вводные слова, числа от 0 до 9 (однозначные), символы, знаки препинания и др. В этот список по умолчанию включены часто используемые в сети Интернет последовательности символов www, com, http и др. В список стоп-слов ВРУЧНУЮ дополнительно были включены слова глава, статья, абзац, относящиеся к структуре конкретного документа.

Всего в тексте 68589 символов. Без пробелов 61346 символов.

Таблица 1

Статистика по топ-20 словам, за исключением стоп-слов

№	Слово	Количество <sup>1</sup>	Релевантность <sup>2</sup>	% в ядре <sup>3</sup>	% в тексте <sup>4</sup>
1	средство	212	12.66	3.9%	2.8%
2	транспортный	203	12.13	3.8%	2.7%
3	движение	168	10.03	3.1%	2.2%
4	дорожный	160	9.56	3%	2.1%
5	российский	136	8.12	2.5%	1.8%
6	федерация	121	7.23	2.2%	1.6%
7	безопасность	117	6.99	2.1%	1.5%
8	медицинский	97	5.79	1.8%	1.3%
9	обеспечение	88	5.25	1.6%	1.1%

<sup>1</sup> Количество – количество употреблений слова в тексте

<sup>2</sup> Релевантность слова – то, насколько это слово отражает содержание текста

<sup>3</sup> % в ядре – показывает, каков процент составляет это слово среди всех ЗНАЧИМЫХ слов

<sup>4</sup> % в тексте показывает, каков процент составляет это слово среди ВСЕХ слов в тексте



№	Слово	Количество <sup>1</sup>	Релевантность <sup>2</sup>	% в ядре <sup>3</sup>	% в тексте <sup>4</sup>
10	орган	76	4.54	1.4%	1%
11	федеральный	75	4.48	1.4%	1%
12	управление	68	4.06	1.2%	0.9%
13	дорога	66	3.94	1.2%	0.8%
14	лицо	56	3.34	1%	0.7%
15	водитель	49	2.92	0.9%	0.6%
16	категория	49	2.92	0.9%	0.6%
17	власть	47	2.8	0.8%	0.6%
18	исполнительный	46	2.74	0.8%	0.6%
19	государственный	46	2.74	0.8%	0.6%
20	правый	42	2.5	0.7%	0.5%

С использованием данного подхода были выбраны следующие сочетания ключевых слов из топ-10: «транспортное средство», «дорожное движение», «безопасность дорожного движения», «обеспечение безопасности движения». Слова «российский», «федерация», «федеральный», «орган» в данном контексте были также проигнорированы, зато добавлены слова из второго десятка для повышения релевантности поиска – «водитель», «дорога». Семантический анализ выбранных терминов (выявление их смыслового содержания) не потребовался за очевидностью вопроса.

Приводим также аналогичный анализ нормативного контента - текста «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий...» на ключевые слова. Анализ проведен с использованием сервиса на Интернет-ресурсе URL: <http://istio.com/rus/text/analyz/> Помимо стандартных стоп-слов из текста Правил, использованного при анализе, были исключены не имеющие отношения к предмету исследования фразы и абзацы о вступлении отдельных положений документа в силу с определенной даты, реквизиты различных документов и даты.

Всего 53113 символов. Без пробелов 47123 символов. Автоматически определена сфера деятельности Транспорт, Работа, Водитель.

Статистика по топ-20 словам, за исключением стоп-слов

Таблица 2

№	Слово	Количество	Релевантность	% в ядре	% в тексте
1	транспортный	195	12.16	4.5%	3.1%
2	средство	165	10.29	3.8%	2.6%
3	груз	137	8.54	3.1%	2.2%
4	перевозка	107	6.67	2.4%	1.7%
5	движение	95	5.92	2.2%	1.5%
6	деятельность	53	3.3	1.2%	0.8%
7	водитель	53	3.3	1.2%	0.8%
8	субъект	49	3.05	1.1%	0.8%
9	условие	48	2.99	1.1%	0.7%
10	маршрут	44	2.74	1%	0.7%
11	пассажир	44	2.74	1%	0.7%
12	обеспечение	41	2.55	0.9%	0.6%
13	дорожный	39	2.43	0.9%	0.6%
14	крепление	39	2.43	0.9%	0.6%
15	технический	34	2.12	0.7%	0.5%
16	безопасность	33	2.05	0.7%	0.5%
17	метр	32	1.99	0.7%	0.5%
18	организация	30	1.87	0.6%	0.4%
19	переправа	29	1.8	0.6%	0.4%
20	требование	28	1.74	0.6%	0.4%

Для примера приведем тот же анализ без исключения стоп-слов.

№	Слово	Количество	Релевантность	% в ядре
1	и	257	5.9%	4.2%
2	транспортный	195	4.5%	3.1%
3	в	173	4%	2.8%
4	средство	165	3.8%	2.6%
5	груз	137	3.1%	2.2%
6	на	115	2.6%	1.8%
7	с	112	2.6%	1.8%
8	перевозка	107	2.4%	1.7%
9	движение	95	2.2%	1.5%
10	при	95	2.2%	1.5%
11	по	69	1.6%	1.1%
12	деятельность	53	1.2%	0.8%
13	водитель	53	1.2%	0.8%
14	субъект	49	1.1%	0.8%
15	к	49	1.1%	0.8%
16	условие	48	1.1%	0.7%
17	или	47	1%	0.7%
18	правила	44	1%	0.7%
19	приказ	44	1%	0.7%
20	пункт	41	0.9%	0.6%

В результате анализа «Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий...» были выбраны сочетания ключевых слов из топ-10 списка:

«транспортное средство» (повтор), «перевозка грузов», «перевозка пассажиров».

Общие слова «деятельность», «субъект», «условие» были отброшены, поскольку они могут быть отнесены к любой области исследований и поиск по ним не отвечает цели исследования.

В итоге, с учетом производственно-технологических условий работы автомобильного транспорта, видов сообщения и перевозок были отобраны ключевые слова и их сочетания: «транспортное средство», «дорожное движение», «безопасность дорожного движения», «обеспечение безопасности движения», «водитель», «дорога», «перевозка грузов», «перевозка пассажиров».

Поисковые запросы по данным сочетаниям ключевых слов позволяют максимально конкретизировать и сузить область поиска.

#### **Четвертый этап. Синтетический.** Написание и оформление обзора.

На данном этапе потребовался творческий подход, чтобы сформулировать и сгруппировать выводы по теме исследования, при этом необходимо учитывать качество и объем собранного материала. Необходимы аналитические способности, критический подход составителя и определенный литературный опыт.

Характер и уровень свертывания материала в обзоре должен соответствовать ориентации на решение практической задачи, формулировать основные направления дальнейшего развития этого направления.

Данный этап включал в себя также литературное редактирование текста аналитического обзора. Для этого текст обзора был подвергнут вычитке с целью устранения всех видов погрешностей. Выполнялась корректировка логических связей; устранение орфографических и синтаксических ошибок.

При наличии большого числа сопоставляемых объектов и параметров в оформлении аналитического отчета использовались табличная и графическая формы представления данных.

## **2 Аналитический обзор наиболее значимых изменений в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации в области обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов, произошедших в 2016 – 2017 годах на федеральном и региональном уровнях**

### **2.1 Выявление и анализ реализованных за 2016-2017 годы в Российской Федерации мероприятий и факторов, оказавших и оказывающих основное положительное влияние на улучшение состояния общего уровня дорожно-транспортной аварийности**

Наиболее значимые, приоритетные направления работы в области безопасности дорожного движения на 2016 год и среднесрочную перспективу были в свое время обозначены Президентом России.

В Ярославле 14 марта 2016г. под председательством Президента России Владимира Путина прошло заседание президиума Государственного совета, посвященное вопросам БДД в Российской Федерации. Участие в мероприятии приняли представители федеральных органов власти, главы регионов страны [14]. Открывая заседание, Владимир Путин отметил, что теме безопасности дорожного движения подробно обсуждали на президиуме Госсовета порядка одиннадцати лет назад – в 2005 году. И по его результатам тогда были внесены необходимые поправки в законодательство и изменения в Правила дорожного движения, принята и реализована Федеральная целевая программа на 2006–2012 годы.

Была приведена статистика: за прошедшие одиннадцать лет достигнуты существенные результаты: с почти 34 тысяч погибших в 2005 году число жертв удалось сократить до 23,1 тысяч в 2015 (сокращение на 32%). Почти в два раза сократился уровень дорожно-транспортного травматизма среди детей: с 1341 погибшего в 2005 до 737 в 2015 году. Почти на 40% сократилось число погибших в ДТП по вине пешеходов: с 7898 в 2005 до 4841 в 2015 году. При этом Владимир Путин обратил внимание участников заседания, что уровень автомобилизации в стране вырос более чем в 1,5 раза. По его словам, сейчас во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин, и очевидно, что это число будет увеличиваться.

Президент подчеркнул, что для дальнейшей работы в области БДД важна координация деятельности всех уровней власти, профильных ведомств и хозяйствующих субъектов. В ходе заседания Владимир Путин также заявил о необходимости совершенствования законодательства, регламентирующего различные аспекты БДД. В частности, он отметил рост ДТП на пешеходных переходах и, как следствие, необходимость увеличения ответственности водителей за нарушение правил проезда пешеходных переходов. Кроме того, президент подчеркнул важность работы по сокращению количества аварий по причине выезда водителей на встречную полосу движения.

Главным фактором снижения смертности в ДТП Владимир Путин назвал воспитание культуры на дорогах, что включает в себя строгое исполнение Правил дорожного движения, следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на

дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения.

По итогам заседания президиума Госсовета сформирован Перечень из 18-ти поручений [15], первое из которых напрямую относится к законотворческой деятельности, а третье отмечает необходимость разработки стратегии БДД на среднесрочный период.

1. Правительству Российской Федерации обеспечить внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проектов федеральных законов, предусмотренных Планом мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации 4 августа 2015 г.

Срок – 1 июня 2016 г.

**Справка.** Особое внимание в вышеуказанном Плате мероприятий [16] обращается на уточнение требований к организаторам автомобильных перевозок пассажиров и грузов в целях обеспечения безопасности дорожного движения (пп.9-16 Плате мероприятий).

Перечислим эти мероприятия вместе с уже имеющимися результатами, полученными в ходе реализации Плате мероприятий.

п.9. Установить дополнительные требования, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения и предъявляемые к: юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, использующим грузовые автомобили и автобусы для собственных нужд; физическим лицам, осуществляющим эксплуатацию грузовых автомобилей и автобусов. **Результат.** [Федеральный закон от 01.05.2016 N 126-ФЗ "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»](#).

п. 10. Дополнить Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом приложением, устанавливающим требования по размещению и креплению грузов на транспортных средствах. **Результат.** [Приказ Минтранса России от 10.03.2016 N 53](#) (Зарегистрировано в Минюсте России 30.05.2016 N 42349).

п.11. Установить за федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта, полномочия в части административного приостановления деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом, при выявлении у них неоднократных грубых нарушений требований федеральных законов "О безопасности дорожного движения", "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" и изданных во исполнение их нормативных правовых актов, в том числе предусматривающих дисквалификацию должностных лиц, несущих ответственность за эксплуатацию транспортных средств. **Результат.**

п. 12. Установить профессиональные и квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. **Результат.** [Приказ Минтранса России от 28.09.2015 N 287](#) (Зарегистрировано в Минюсте России 09.12.2015 N 40032).

п. 13. Установить порядок прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств. **Результат.** [Приказ Минтранса России от 11.03.2016 N 59](#) (Зарегистрировано в Минюсте России 01.08.2016 N 43042).

п. 14. Подготовить методические рекомендации по разработке дополнительных профессиональных программ для педагогических работников, осуществляющих профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей транспортных средств. **Результат.** [Письмо Минобрнауки России от 18.08.2015 № АК-2294/06](#) «О направлении методических рекомендаций».

п. 15. Установить ответственность за нарушение Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. **Результат.** Федеральный закон от 01.05.2016 N 133-ФЗ «О внесении изменений в КоАП...» [http://base.garant.ru/71388694/#block\\_1](http://base.garant.ru/71388694/#block_1).

п. 16. Утвердить концепцию организации перевозок детей и план по ее реализации, включая рекомендации по созданию специализированных предприятий по детским перевозкам, в обязанности которых будут включены организация и (или) осуществление технического обслуживания "школьных автобусов", выпуск "на линию", соблюдение режимов труда и отдыха, мониторинг перевозок с использованием информационно-навигационной системы ГЛОНАСС. **Результат.** [Приказ Минтранса России от 31.03.2016 N 85](#) «Об утверждении Концепции организации перевозок групп детей автобусами и плана ее реализации».

3. Правительству Российской Федерации:

а) разработать и утвердить стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на среднесрочный период.

Срок – 1 декабря 2017 г.

Основные принципы новой стратегии безопасности дорожного движения в стране разрабатывает ГИБДД России. На [заседании Правительственной комиссии](#) по безопасности дорожного движения, состоявшемся 31 августа 2017 года, обсуждались основные направления этого документа. Среди них: изменение поведения участников дорожного движения, повышение защищённости детей и пешеходов, развитие работ по организации дорожного движения, совершенствование механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, совершенствование системы управления БДД, а также развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Как мы видим, в 2016 и, частично, в 2017 году значительная часть нормотворческой деятельности федеральных органов государственной власти в области обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов была направлена на выполнение Плана мероприятий 2015г. Правительства и Перечня поручений 2016г. Президента Российской Федерации.

Критерии значимости изменений в законодательном и нормативном регулировании Российской Федерации определяются их эффективностью.

В качестве примера анализа эффективности проводимых мероприятий приведем ситуацию с вождением транспортных средств в состоянии опьянения. Борьба с пьянством за рулем рекомендована в качестве приоритетной меры обеспечения БДД согласно

Глобальному плану [8] и входит в государственную политику большинства стран мира. Тем не менее, результаты этой борьбы в нашей стране противоречивы.

В Генпрокуратуре обобщили статистику по преступлениям, связанным с нарушением правил дорожного движения за последние годы. Несмотря на некоторую положительную динамику, абсолютные цифры по-прежнему поражают своими масштабами: счет идет на сотни тысяч водителей-преступников, которые или повторно сели за руль в пьяном виде, или спровоцировали аварии с погибшими или тяжелоранеными.

Так, за два года к уголовной ответственности за повторную езду в пьяном виде или отказ от медосвидетельствования (ст.264.1 УК РФ) правоохранительные органы привлекли к уголовной ответственности около 166 тысяч человек. Такие данные предоставил сетевому изданию «Газета.Ru» официальный представитель ведомства Александр Куренной [18]. Несмотря на угрозу попадания в тюрьму, автомобилисты не стали меньше пить – со второй половины 2015 года, когда в УК появилась новая статья, каждые полгода к ответственности привлекается около 40 тысяч человек или более двухсот человек ежедневно. Возможно, эффективность уголовного преследования пьяных водителей пока оставляет желать лучшего из-за особенностей правоприменительной практики.

Несмотря на впечатляющие масштабы, реальный срок в колонии получают единицы, а основным наказанием для севших за руль пьяными остаются обязательные работы или штраф.

Чаще всего повторно садятся за руль в пьяном виде в Приволжском федеральном округе и Сибири. Лидером среди регионов оказался Красноярский край (1905 уголовных дела в первом полугодии 2017-го), а также Башкирия (1874), Пермский край (1422), Кемеровская область (1225), Нижегородская область (1196) и Алтайский край (1023).

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по госстроительству и конституционному законодательству Вячеслав Лысаков считает, что оценивать эффективность новой нормы пока рано [18].

«Необходимо сначала получить статистику за 2017 год, только тогда мы сможем делать какие-либо выводы о том, работает ли новая статья. В целом могу сказать, что принятие такой меры ответственности, безусловно, оправдано, поскольку последствия «пьяных» ДТП, как правило очень тяжелые, – заявил депутат «Газете.Ru». – Сегодня человек за повторное вождение в пьяном виде может получить судимость, а это ведь для многих крест на карьере и вообще нормальной жизни. Адекватных людей уголовная ответственность должна останавливать от вождения в нетрезвом виде».

Кроме того, Лысаков отметил, что не все российские автомобилисты знают о внедрении новой статьи Уголовного кодекса и назвал это «недостатком пропаганды».

«Нужно рассказывать людям об этом, говорить на водительских курсах, проводить специальные занятия в школах. Ведь наша цель – не поймать и наказать как можно большее количество людей, а снизить количество пьяных водителей на дорогах», – подытожил он.

В то же время количество преступлений по «основной» 264-й статье УК по которой несут ответственность водители, совершившие тяжкие ДТП, неуклонно сокращается. Если в 2014 году надзорное ведомство насчитало около 28,5 тысяч уголовных дел, то в 2016 году уже 22 тысяч, а по итогам первых шести месяцев 2017-го меньше 10 тысяч.



Таким образом, данные Генпрокуратуры подтверждают общий тренд на заметное снижение смертности на дорогах, наметившийся в России за последние годы. Ниже приводится инфографика по данным Генпрокуратуры.

## Статистика преступлений, связанных с нарушением ПДД, в России

Преступления по статье 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»)



Сокращение числа преступлений, связанных с нарушением ПДД

**-22%**  
в 2014-2016 гг.

**-6,6%**  
в первом полугодии 2017

Жертвы нарушений ПДД за последние полтора года

**31,4%**  
всех погибших от уголовно наказуемых деяний  
в 2016 году приходилось на жертв нарушения ПДД



Рис.1. Инфографика – статистика преступлений, связанных с нарушением ПДД [18]

В Генпрокуратуре отмечают заметную положительную динамику снижения смертности на дорогах – за последние три года число раненых сократилось на 10%, а погибших почти на 20%.

«В целом за последние 3,5 года за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 27 УК РФ) к уголовной ответственности привлечено почти 228 тыс. лиц, из которых 158 тыс. (69%) в момент противоправных действий находилось в состоянии опьянения», - отметил Куренной.

Благодаря обширной статистике в Генпрокуратуре составили типичный социальный портрет водителя-уголовника. В большинстве своем это мужчины в возрасте от 30 до 49 лет, не имеющие постоянного источника дохода, ранее привлекавшиеся к уголовной ответственности», - отметил официальный представитель надзорного ведомства. Среди привлекаемых к ответственности за три года резко выросло число иностранцев – с 968 в 2014 году до 1811 в 2016-м и 1006 в первом полугодии 2017-го.

*Справка. В соответствии с российским законодательством иностранные граждане и лица без гражданства за совершённые правонарушения несут административную ответственность на общих основаниях. Соответственно все меры воздействия, которые применяются в отношении водителей-нарушителей граждан России, распространяются и на иностранцев, за исключением обладателей дипломатического иммунитета.*

Ответственность за нарушения Правил дорожного движения постоянно усиливается. Изменения в КоАП РФ происходят постоянно, отслеживать их можно с помощью on-line сервисов, например, по ссылке <https://rucodex.org/koap/izmeneniya-2017/> можно найти изменения и поправки в КоАП за 2017 год, а также за предыдущие периоды.

Оценка эффективности различных мероприятий и факторов в сфере дорожного движения может быть проведена с той или иной точностью только путем анализа статистики за относительно длительный промежуток времени. Однако и тут возникает очевидная проблема: все мероприятия осуществляются в комплексе, внешние факторы также воздействуют не по одиночке, поэтому данные статистики неизбежно носят обобщенный характер. Вследствие этого выделить влияние отдельного фактора или оценить эффективность отдельного мероприятия зачастую не представляется возможным без длительных и дорогостоящих исследований целевых групп.

## **2.2 Тематический план обзорного документа, включающий изменения федерального и регионального законодательства за 2016 – 2017 годы, и сформированный на основе текстовых гиперссылок**

Документы в каждом разделе сгруппированы в обратном хронологическом порядке (от последних к более ранним).

### **2.2.1 Управление безопасностью дорожного движения**

Проект Федерального закона, предусматривающий лицензирование всех видов пассажирских автоперевозок, в т. ч. если такая деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или ИП (в настоящее время указанная деятельность по заказам, либо для обеспечения собственных нужд юрлица или ИП осуществляется в уведомительном порядке), поступил в Госдуму 07.09.2017.

[Проект Федерального закона N 262341-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек»](#)

Предусматривается, что Правительством РФ в целях осуществления лицензионного контроля может быть изменена периодичность проведения плановых проверок в

зависимости от отнесения деятельности юрлица, ИП или используемых ими производственных объектов к определенным категории риска, классу (категории) опасности.

Определяются особенности лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек. В частности, заявления о предоставлении лицензии, дубликата, копии лицензии, о переоформлении лицензии и о прекращении лицензируемого вида деятельности могут быть поданы в форме электронных документов, подписанных УКЭП с использованием в том числе сети Интернет, включая единый портал государственных и муниципальных услуг. Также заявления могут быть представлены в МФЦ или направлены в лицензирующий орган по почте. При этом в отношении соискателя лицензии, представившего заявление о предоставлении лицензии, или лицензиата, представившего заявление о переоформлении лицензии, проводится внеплановая документарная проверка, а внеплановая выездная проверка не проводится.

Проект федерального закона «О внесении изменений в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее соответственно – законопроект, КоАП) разработан МВД России и внесен в [Госдуму распоряжением Правительства от 5 сентября 2017 года №1915-р](#). Законопроектом предлагается дополнить примечание к статье 12.8 КоАП (управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения) положением, в соответствии с которым административная ответственность будет наступать в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется в том числе наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови. Это необходимо для устранения выявленных правовых пробелов законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. Законопроектом не изменяется ранее установленное значение для определения факта употребления алкоголя за рулём (0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха).

[Федеральный закон от 26 июля 2017 г. N 204-ФЗ "О внесении изменения в статью 25 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"](#)

Поправки касаются запрета перевозчикам допускать к управлению транспортными средствами лиц, не имеющих российских национальных водительских удостоверений.

Запрет на привлечение для работы в качестве водителей лиц, не имеющих водительских удостоверений, выданных в Российской Федерации, введен с 1 июня 2017 г. Согласно поправкам он не распространяется на граждан Киргизии, а также граждан государств, в которых русский язык используется в качестве официального.

Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

[Постановление Правительства РФ от 12 июля 2017 г. N 832 "О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090"](#)

Скорректированы Правила дорожного движения.

С 01.07.2018 вводятся новые дорожные знаки особых предписаний "Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств", "Зона с ограничением экологического класса грузовых автомобилей", знак дополнительной информации (табличка) "Экологический класс транспортного средства". Это позволит регулировать режим проезда по территории населенных пунктов ТС с высоким уровнем выбросов вредных веществ, в т. ч. предоставляя преференции для экологически чистых ТС.

Также введены новые термины "электромобиль", "гибридный автомобиль", соответствующие дорожные знаки и разметки.

Термины "разделительная полоса" и "островок безопасности" до внесения изменений предусматривали их использование при разделении проезжей части. В связи с этим возникали затруднения при устройстве пешеходного перехода через проезжую часть и трамвайные пути с использованием островков безопасности, включающих часть разделительной полосы на границе проезжей части и трамвайных путей. Поправками в определение этих терминов включено словосочетание "трамвайные пути".

Действие дорожного знака "Остановка запрещена" распространено на маршрутные транспортные средства вне зоны остановок маршрутного транспорта.

До внесения изменений предусматривалось, что велосипедистам младше 14 лет нельзя двигаться по дороге, а сопровождающим их взрослым велосипедистам нельзя двигаться по тротуару. Это приводило к разделению детей и сопровождающих их взрослых. Поправками разрешается движение велосипедистов по тротуару или пешеходной дорожке в случае сопровождения взрослым велосипедиста в возрасте до 14 лет.

#### [Постановление Правительства РФ от 28 июня 2017 г. N 761 "О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации"](#)

Изменения в ПДД касаются в т. ч. перевозки детей.

Так, запрещено оставлять в транспортном средстве на время его стоянки ребенка в возрасте младше 7 лет в отсутствие совершеннолетнего лица.

Детализированы требования к применяемым детским устройствам. Предусмотрено безальтернативное использование детских удерживающих устройств, соответствующих росту и весу ребенка, для перевозки детей в возрасте младше 7 лет.

Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием первых.

Запрещено перевозить детей в возрасте младше 12 лет на заднем сиденье мотоцикла.

Уточнено назначение горизонтальной разметки проезжей части.

#### [Постановление Правительства РФ от 24 марта 2017 г. N 333 "О внесении изменений в постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090"](#)

Теперь причиной для недопуска к эксплуатации транспортного средства может стать отсутствие на нем опознавательных знаков, установленных пунктом 8 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

В частности, для новичков-автомобилистов введен запрет на эксплуатацию автомобилей без опознавательного знака "Начинающий водитель", что позволит привлечь нарушителя к административной ответственности. При этом исключена обязанность размещения указанного знака на мопедах (помимо тракторов, самоходных машин и мотоциклов).

Введены ограничения в отношении водителей со стажем вождения до 2 лет. Так, они не могут буксировать управляемыми ими транспортными средствами другие механические транспортные средства. Им также запрещено перевозить людей на мотоцикле (водителям с категорией А, А1) или мопеде (водителям с любой категорией).

Как сообщается в пояснительной справке к постановлению Правительства РФ, принятые решения направлены на снижение уровня аварийности с участием начинающих водителей.

ПДД также разрешено движение мотоциклов на автомагистралях со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах - не более 90 км/ч. Ранее на всех дорогах указанные транспортные средства могли передвигаться со скоростью не более 90 км/ч.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 20 марта 2017 г. № 106 “Об утверждении Порядка аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью”](#) (не вступил в силу на момент составления обзора) Зарегистрирован Минюстом России 9 декабря 2015 г., регистрационный № 40032.

Установлена процедура аттестации специалиста, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, на право заниматься соответствующей деятельностью. Речь идет о лице, которое должны назначать юрлица и ИП, занимающиеся перевозками автотранспортом и городским наземным электротранспортом.

Цель аттестации - проверить, соответствует ли данный специалист установленным профессиональным и квалификационным требованиям.

Аттестацию проводят комиссии, создаваемые Минтрансом России. Определены состав, функции и порядок работы такой комиссии.

Претендент на аттестацию должен разместить заявку на сайте ФБУ "Росавтотранс" не позднее 12 календарных дней до предполагаемой даты аттестации. Перечислены документы, которые необходимо представить. Установлен порядок допуска и проведения аттестации.

Аттестация проводится в форме тестирования на русском языке. Не прошедшие аттестацию специалисты вправе пройти ее повторно не ранее 7 рабочих дней с даты проведения предыдущей аттестации.

Приказ вступает в силу через 3 месяца со дня его официального опубликования.

[Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31 января 2017 г. № НА-19-р “Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при](#)

осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом”

Утвержден стандарт транспортного обслуживания при перевозках пассажиров городским автомобильным и наземным электрическим транспортом по городским, междугородним, межрегиональным и международным маршрутам. Документ определяет параметры размещения остановок, комфортность транспортных средств, требования к объектам инфраструктуры, стандарты транспортного обслуживания.

Установлены критерии качества транспортных услуг. В частности, закреплено допустимое расстояние от остановок общественного транспорта до жилых домов или ж/д станций, вокзалов, портов и аэропортов. Так, расстояние от остановки до многоквартирного дома не должно быть больше 500 м, до больницы - не более 300 м.

Автовокзалы и автобусные станции должны быть оборудованы справочно-информационными стендами и мониторами. Кроме того, мониторы как средство информирования пассажиров должны быть установлены и в салоне транспортных средств.

Также закреплены требования по доступности транспортных услуг для маломобильных пассажиров.

Установлено, что среднемесячные расходы пассажира по муниципальным регулярным маршрутам не должны превышать 7% от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода в регионе. Для определения последнего вводится соответствующая формула. Величина среднемесячных расходов условного пассажира приравнивается к стоимости месячного абонементного билета.

Введен обязательный критерий надежности транспортных услуг. Так, количество рейсов с опозданием свыше 2 мин. не должно превышать 15% от общего количества рейсов.

Закреплены параметры комфорта транспортных средств: уровень шума, допустимые минимумы и максимумы температуры в салоне.

Федеральный закон от 3 июля 2016 г. N 258-ФЗ "О внесении изменения в статью 3.1 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"

В Уставе автомобильного и городского наземного электротранспорта прописали еще одно основание для внеплановой проверки.

Внесены изменения в Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта. Цель – привести его в соответствие с Законом о защите прав юрлиц и ИП при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля.

В Уставе закреплено дополнительное основание для проведения внеплановой проверки в отношении видов деятельности, не подлежащих лицензированию.

Поводом также является истечение срока исполнения организацией (предпринимателем) ранее выданного предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований.



[Приказ Министерства транспорта РФ от 5 сентября 2016 г. N 262 "О внесении изменений в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. N 7, и признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов Министерства транспорта Российской Федерации"](#)

Дополнены правила безопасности перевозок грузов автотранспортом и городским наземным электротранспортом.

Правила обеспечения безопасности перевозок грузов автотранспортом и городским наземным электротранспортом дополнены положениями о перевозке опасных грузов.

В частности, перечислены специальные требования к перевозке таких грузов в городском, пригородном и междугородном сообщении.

Установлено, что при перевозке опасных грузов субъектом транспортной деятельности должны соблюдаться меры предосторожности, предусмотренные Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

В связи с этим утратили силу действовавшие ранее правила перевозки опасных грузов автотранспортом.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 15 декабря 2016 г. Регистрационный № 44750.

[Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. N 477 "О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации"](#)

В правила дорожного движения включен запрет на опасное вождение.

Под таким вождением понимается неоднократное совершение одного или совершение нескольких следующих друг за другом действий, которые повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Приведен перечень указанных действий. Это невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия; несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; несоблюдение бокового интервала; резкое торможение, если оно не требуется для предотвращения ДТП; препятствование обгону.

[Федеральный закон от 1 мая 2016 г. N 126-ФЗ "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"](#)

У лиц, занимающихся перевозками автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, появились новые обязанности.

Внесены изменения в Закон о безопасности дорожного движения.

Дополнен понятийный аппарат. Включен термин "парковка".

Расширен круг обязанностей юрлиц и ИП, занимающихся перевозками автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. Среди новых - соблюдение правил безопасности перевозок пассажиров и грузов данными видами транспорта; обеспечение наличия парковки (парковочного места) для стоянки всех принадлежащих им транспортных средств, а также помещений и оборудования, позволяющих производить техобслуживание и ремонт, или заключение договоров со специализированными организациями. Уточнено содержание ранее закрепленных обязанностей.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 19 апреля 2016 г. N 108 "Об утверждении Требований к парковкам для стоянки в ночное время транспортных средств, используемых для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в отсутствие водителя"](#)

Установлены требования к парковкам для стоянки в ночное время транспортных средств, используемых для регулярных перевозок, в отсутствие водителя. Они распространяются на автомобильный и городской наземный электрический транспорт.

Парковка должна быть освещена в темное время суток, обозначена и оборудована дорожными знаками и разметкой, устроена на площадке, имеющей капитальный, облегченный или переходный тип дорожной одежды.

При въезде на парковку должны быть установлены шлагбаум или ворота и камеры видеонаблюдения. При въезде размещаются посты охраны.

По решению собственника или владельца на территории парковки могут размещаться туалет, комната отдыха персонала, противопожарный инвентарь, пункты общественного питания и объекты дорожного сервиса, помещения для проведения предрейсового контроля и др.

Требования вступили в силу с 15 июля 2016 г. Требования к оснащению въезда на парковку вступают в силу с 1 января 2018 г.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 27 мая 2016 г. Регистрационный № 42322.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 10 марта 2016 г. N 53 "О внесении изменений в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. N 7"](#)

Скорректированы правила обеспечения безопасности перевозок грузов автотранспортом.

Введена обязанность грузоперевозчиков утверждать схему размещения и крепления грузов для каждой перевозки (для сборных грузов - для каждой партии, содержащей сборный груз).

Определено содержание схемы. Погрузка груза должна проводиться в соответствии со схемой размещения и крепления грузов. Установлены требования к погрузке. В частности, недопустимо превышение предельной нагрузки на ось (оси) транспортного



средства, вызванное изменением распределения массы груза при его частичной выгрузке (для сборных грузов).

Предусмотрено обязательное закрепление грузов в кузове согласно схеме размещения и крепления грузов независимо от расстояния перевозки. Установлен порядок выбора средств и соответствующих им способов крепления грузов. Прописаны правила расчета количества прижимных средств крепления и рабочей нагрузки на средства крепления.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 30 мая 2016 г. Регистрационный № 42349.

## **2.2.2 Безопасные инфраструктура и дороги**

[Приказ Министерства транспорта РФ от 10 мая 2017 г. N 184 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по надзору за обеспечением сохранности автомобильных дорог федерального значения"](#)

Представлен Административный регламент Ространснадзора по надзору за обеспечением сохранности автодорог федерального значения.

В рамках государственной функции проверяются в т. ч. соблюдение требований технического регламента "Безопасность автомобильных дорог" при ремонте и содержании автодорог; следование правилам присоединения объектов дорожного сервиса; целесообразность введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств; соблюдение порядка использования полос отвода и придорожных полос.

При выявлении нарушений выдаются предписания по их устранению. Также принимаются иные меры, предусмотренные законодательством, в т. ч. составление протокола об административном правонарушении (возбуждение дела об административном правонарушении), вынесение постановления по результатам рассмотрения дела об административном правонарушении.

Срок проведения как плановой, так и внеплановой проверки не может превышать 20 рабочих дней.

Определено содержание конкретных административных процедур. Закреплен порядок контроля за исполнением госфункции.

Прописан досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) госоргана, а также его должностных лиц.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 02 августа 2017 г. Регистрационный № 47632.

[Постановление Правительства РФ от 20 июня 2017 г. N 731 "О внесении изменений в Правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн"](#)

При выключении водителем бортового устройства система "Платон" определит протяженность маршрута автоматически.

Скорректированы правила взимания платы за проезд по федеральным автодорогам общего пользования транспортных средств с разрешенной максимальной массой свыше 12 т.

Регламентирован порядок восстановления маршрута движения транспортного средства при недостаточности данных в отношении отдельных отрезков пути, пройденного транспортным средством. На практике это возможно в случае выключения водителями транспортных средств бортового устройства во время движения.

Протяженность маршрута в такой ситуации будет определяться системой взимания платы в автоматическом режиме при наличии данных о координатах точек участков маршрута, полученных от бортового устройства либо от других объектов системы взимания платы. При этом протяженность маршрута (отдельного участка маршрута) не должна превышать 30 км. Временной интервал, в отношении которого зафиксирована недостаточность данных, должен составлять не более 1 часа. А расчетная скорость движения транспортного средства по маршруту, определенная системой взимания платы, не должна превышать 150 км в час.

Такой подход позволит повысить платежную дисциплину владельцев транспортных средств.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 10 февраля 2017 г. N 46 "Об утверждении Порядка предоставления налоговым органам сведений из реестра системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн"](#)

Предоставление налоговым органам сведений из реестра системы взимания платы за проезд 12-тонников по федеральным автодорогам: правила.

Утвержден Порядок предоставления налоговым органам сведений из реестра системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Сведения из реестра представляются в электронном виде лицом, на которое возложены полномочия по обеспечению функционирования системы и ведению реестра (оператор). Это делается посредством СМЭВ, иных каналов передачи данных или на электронных носителях ежегодно до 15 февраля (данные приводятся по состоянию на 1 января года, следующего за отчетным). Также сведения дополнительно могут предоставляться по запросам налоговых органов.

При запросе сведения представляются в срок не более 5 рабочих дней.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 11 июля 2017 г. Регистрационный № 47368.

[Приказ Минтранса России от 26.05.2016 N 131 "Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов"](#)

1. Порядок осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов (далее - Порядок) устанавливает механизм координации действий муниципальных образований по разработке и утверждению программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов (далее - Программа).

2. Мониторинг разработки и утверждения Программы осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в установленной сфере деятельности в соответствии с пунктом 6 статьи 7 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

3. Разработка и утверждение Программы осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» (далее - постановление Правительства № 1440) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 2 (ч. I), ст. 326) ...

Зарегистрировано в Минюсте России 20.06.2016 N 42565.

[Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. N 454-ФЗ "О внесении изменений в статьи 31 и 31.1 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"](#)

Военную технику будут перевозить по автодорогам без спецразрешения.

Согласно изменениям, военному транспорту можно передвигаться по российским дорогам без специального разрешения. Это касается самоходных транспортных средств с вооружением, военной техники, транспортных средств ВС РФ, перевозящих вооружение, военную технику (имущество).

Ранее указанное разрешение требовалось при перевозке опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по автодорогам. Это распространялось также на военный транспорт.

Передвижение будет организовано Минобороны России во взаимодействии с Минтрансом России и Ространснадзором. Порядок указанного взаимодействия установит Правительство РФ.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 28 декабря 2015 г. N 385 "О внесении изменений в Правила формирования и ведения Единого государственного реестра автомобильных дорог, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 мая 2009 г. N 80"](#)

В единый государственный реестр автодорог теперь вносится информация о платных участках.

Скорректированы правила формирования и ведения Единого государственного реестра автомобильных дорог.

В реестр решено включать также сведения об участках автодороги, используемых на платной основе (указываются начальный и конечный пункты такого участка, его протяженность, реквизиты решения о введении платы).

Росавтодор в течение 10 рабочих дней с даты внесения в реестр сведений о новой автодороге, об изменении наименования, месторасположения существующей трассы, о ликвидации дороги, ее разделении направляет их оператору федеральной информационной адресной системы.

В новой редакции изложена форма информационной карты автодороги.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 9 февраля 2016 г. Регистрационный № 41007.

[Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2016 г. N 310 "О внесении изменений в Правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн"](#)

Плата за проезд 12-тонников по федеральным автодорогам: правила отсрочки.

Скорректировано постановление Правительства РФ о взимании платы в счет возмещения вреда федеральным трассам большегрузами массой свыше 12 тонн.

Установлен механизм предоставления отсрочки по внесению платы собственнику (владельцу) транспортного средства на основании его заявления. Для этого необходимо наличие определенных условий. Собственник (владелец) должен быть зарегистрирован в специальном реестре более 2 месяцев. Юридическое лицо должно быть зарегистрировано в России. Это касается и места жительства (пребывания) гражданина. За транспортным средством закреплено бортовое устройство или стороннее бортовое устройство. Отсутствуют неоплаченные административные штрафы за невнесение платы или в течение полугода отсутствует просроченная задолженность по внесению платы.

При соблюдении этих условий владельцу предоставляется отсрочка по внесению платы с первого числа следующего месяца.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 23 ноября 2016 г. N 358 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов"](#)

О выдаче разрешения на движение ТС, осуществляющего перевозку опасных грузов, по автомобильным дорогам.

Утвержден Административный регламент Ространснадзора по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам ТС, осуществляющего перевозку опасных грузов.

Заявителями являются юридические лица или ИП (или их законные представители), осуществляющие перевозочную деятельность и обратившиеся в территориальное Управление государственного автодорожного надзора по месту регистрации заявителя или местонахождения филиала (представительства).

К заявлению (форма приводится) прилагаются копия свидетельства о регистрации ТС, а также документа, подтверждающего право владения таким ТС, если оно не является собственностью перевозчика; копия свидетельства о допуске ТС категории EX/II, EX/III, FL, OX, AT и MEMU к перевозке опасных грузов; копия свидетельства о профессиональной подготовке консультанта по вопросам безопасности перевозок опасных грузов; документы, подтверждающие полномочия представителя (в соответствующих случаях).

Заявления рассматриваются в срок, не превышающий 3 рабочих дня до отправки заявки на согласование маршрута движения владельцам дорог, по которым проходит маршрут, и 2 рабочих дней после даты поступления от всех владельцев дорог согласований такого маршрута или отказа в его согласовании.

Разрешение оформляется в течение 1 рабочего дня с момента принятия решения о его выдаче.

Регламент по выдаче специального разрешения на движение ТС, осуществляющего перевозку опасных грузов в случае, если маршрут или часть маршрута проходят по дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более регионов, признан утратившим силу.

Приказ вступает в силу с 01.07.2017.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 15 февраля 2017 г. Регистрационный № 45647.

[Федеральный закон от 3 июля 2016 г. N 257-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"](#)

Установка камер для фиксации нарушений ПДД на дорогах и ж/д переездах стала обязательной.

Автоматические специальные технические средства с функциями фото- и видеофиксации нарушений ПДД, сохранности автодорог и сбора "платы за тонны" отнесены к обязательным элементам обустройства автодорог. Данными техсредствами должны быть оборудованы и ж/д переезды. При этом техсредствам достаточно иметь лишь функции фото- и видеофиксации нарушений ПДД.

Введены понятия "сохранность автомобильной дороги", "обеспечение сохранности автомобильных дорог", "государственный надзор, муниципальный контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог". Закреплены обязанности владельца автодороги и госкомпании "Российские автомобильные дороги" (в отношении дороги, переданной ей в доверительное управление) в рамках весового и габаритного контроля транспортного средства в связи с установкой указанных техсредств.

Федеральный закон вступает в силу со дня официального опубликования.

[Постановление Конституционного Суда РФ от 31 мая 2016 г. N 14-П "По делу о проверке конституционности положения статьи 31.1 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", постановления Правительства Российской Федерации "О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн" и статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы"](#)

"Платон" проверен на конституционность.

Проверена конституционность положений, касающихся платы в системе "Платон" ("плата за тонны").

Она была введена с 15.11.2015. Ее взимают в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автотрассам транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 т.

Конституционный Суд РФ пришел к выводу, что данная плата не является налогом. Соответственно, федеральный законодатель был вправе наделить Правительство РФ полномочием определять ее размер.

Взимание такой платы наряду с транспортным налогом и акцизом на бензин и дизельное топливо не ведет к двойному налогообложению собственников (владельцев) большегрузов. В то же время Конституционный Суд РФ подчеркнул, что совокупный размер обязательных платежей в области грузовых автоперевозок (пусть даже и разной природы) не должен быть чрезмерно обременительным.

Не допускается повышение установленной в настоящее время платы (помимо ее индексации в нормативно установленных пределах) без указания на такую возможность в федеральном законе и без предоставления плательщикам гарантий адаптации к ее увеличению.

Административный штраф за несоблюдение требований о внесении данной платы не может налагаться при отсутствии вины. Собственник (владелец) большегруза во всяком случае вправе доказывать, что наличие формальных признаков нарушения было вызвано не зависящими от него обстоятельствами.

Федеральный законодатель обязан в разумные сроки установить порядок определения оператора системы взимания указанной платы и критерии, которым он должен соответствовать.

Оператор не вправе ограничивать доступ плательщика к использованию системы, если такая возможность и ее основания не предусмотрены нормативно. В любом случае не допускается совершение непосредственно оператором действий, сопоставимых с мерами административного принуждения.

[Постановление Правительства РФ от 14 ноября 2016 г. N 1182 "О внесении изменений в Правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн"](http://www.garant.ru/hotlaw/federal/1005847/)  
<http://www.garant.ru/hotlaw/federal/1005847/>

Система "Платон": что нового?

Внесены изменения в правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автотрассам общего пользования транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Так, установлены требования к бортовым устройствам, в том числе к сторонним. Последние можно использовать после тестирования на предмет соответствия требованиям системы взимания платы в течение 30 дней. Одобренные к эксплуатации сторонние бортовые устройства вносятся в соответствующий реестр на сайте оператора системы.

Прописан порядок возврата собственнику (владельцу) тяжеловоза денежных средств, внесенных оператору и не перечисленных либо излишне перечисленных в доход федерального бюджета. Он не распространяется на тех водителей, которым не принадлежит грузовой автомобиль. Таким образом, они не смогут получить назад переплаченные деньги.



Урегулированы вопросы перечисления платы в доход федерального бюджета. Отсроченные платежи, произведенные через систему постоплаты, оператор перечисляет в федеральную казну ежемесячно.

Регламентировано информационное взаимодействие собственника транспортного средства и оператора системы взимания платы. Определены порядок и сроки регистрации транспортного средства, правила оформления маршрутных карт, изменения и удаления данных в реестре. В частности, отмена оформленной маршрутной карты допускается только до даты начала ее действия (даты и времени начала движения по маршруту).

### **2.2.3 Безопасные транспортные средства**

[Информация МВД России от 10 июля 2017 г. "В положения Административного регламента и Правил регистрации транспортных средств внесены изменения"](#)

О регистрации автомототранспортных средств.

Сообщается, что 10.07.2017 вступили в силу поправки к Правилам регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД и Административному регламенту по предоставлению данной услуги.

В частности, уточнен порядок совершения регистрационных действий с ТС с измененными в результате естественного износа, коррозии или ремонта идентификационными номерами. При возможности идентификации таких ТС с ними могут быть осуществлены регистрационные действия.

Закреплена возможность восстановления регистрации ТС после устранения причин прекращения (аннулирования) их регистрации в любом регистрационном подразделении (по экстерриториальному признаку).

Предусмотрена возможность предоставления ТС непосредственно в место его осмотра, минуя процедуру проверки и комплектации документов, в случае подачи заявления через Единый портал государственных и муниципальных услуг.

Из перечня документов, обязательных для предъявления, исключен полис ОСАГО. Получение сведений о нем предусмотрено в рамках системы межведомственного электронного взаимодействия.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 6 апреля 2017 г. N 141 "Об утверждении Порядка организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств"](#)

Предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств: порядок организации и проведения.

Юрлица и ИП, осуществляющие перевозки автомобильным и городским наземным электротранспортом, должны среди прочего контролировать перед рейсом его техническое состояние.

Утвержден порядок организации и проведения такого контроля. В частности, контроль осуществляется контролером до выезда транспорта с места его постоянной стоянки. Контролер должен соответствовать профессиональным и квалификационным требованиям к работникам юрлиц и ИП, осуществляющих перевозки указанными видами транспорта.

Определен перечень систем, устройств, механизмов, агрегатов, приборов, узлов и деталей, которые должны быть проверены. Если неисправности не выявлены, в путевом листе ставится отметка о прохождении предрейсового контроля с указанием фамилии и инициалов контролера, даты и времени его проведения. Выпуск транспортного средства на линию без такой отметки и подписи контролера не допускается.

Установлен перечень реквизитов, которые должен содержать журнал регистрации результатов контроля.

Приказ вступает в силу по истечении 180 дней со дня официального опубликования.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 23 июня 2017 г. Регистрационный № 47160.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 20 февраля 2017 г. N 55 "О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. N 36 "Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства"](#)

О новых требованиях к тахографам.

Поправками, в частности, вводится обязательная поверка тахографов.

Так, на каждом экземпляре тахографа должен быть нанесен знак поверки и (или) оформлено свидетельство о поверке, и (или) сделана запись в паспорте (формуляре), заверенная подписью поверителя и знаком поверки с не истекшим сроком действия.

Кроме того, программно-аппаратное шифровальное (криптографическое) средство тахографа (блок СКЗИ) должно обеспечивать в том числе синхронизацию внутренней шкалы времени с национальной шкалой координированного времени UTC(SU) при работе по сигналам ГНСС ГЛОНАСС/GPS с погрешностью (по уровню вероятности 0,95) не более 2 секунд (диапазон измерений от 0 до 3600 секунд).

Помимо прочего, тахограф должен измерять интервал времени с погрешностью (по уровню вероятности 0,95) не более 4 секунд (диапазон измерений от 60 до 86400 секунд). Еще одно требование - вывод на дисплей и (или) на печать, и (или) загрузка данных с бортового устройства, и (или) загрузка с карты значений национальной шкалы координированного времени UTC(SU) и расстояния, пройденного транспортным средством (пробег) с дискретностью в минутах и километрах соответственно.

Тахографы, установленные на транспортные средства до вступления в силу приказа, разрешается использовать до момента очередной замены в них блока СКЗИ.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 4 мая 2017 г. Регистрационный № 46596.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 21 сентября 2016 г. N 272 "Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на проезд крупногабаритных транспортных средств и \(или\) тяжеловесных транспортных средств, масса с грузом или без груза и \(или\) нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на два процента допустимую массу транспортного средства и \(или\) допустимую нагрузку на ось или группу осей транспортного средства, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, в том числе по постоянным маршрутам, и о внесении"](#)



изменений в приказ Минтранса России от 24 июля 2012 г. N 258 "Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов"

Установлено, как выдаются специальные разрешения на проезд крупногабаритных и (или) тяжеловесных (масса и (или) нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на 2% допустимые величины) транспортных средств, осуществляющих международные автоперевозки грузов, в том числе по постоянным маршрутам.

Урегулированы процедуры приема, рассмотрения заявок на получение и выдачу спецразрешений, а также согласования, оформления и выдачи (отказа).

Спецразрешение составляется на русском языке машинописным текстом. Латинский алфавит может использоваться при оформлении наименования владельца, груза, марок и моделей транспортных средств, их государственных регистрационных знаков.

Разрешение выдается на 1 или несколько поездок (не более 10) транспортного средства по определенному маршруту с грузом, имеющим одинаковые характеристики (наименование, габариты, масса). Срок действия - до 3 месяцев.

Бланки спецразрешений относятся к защищенной полиграфической продукции уровня "В".

Заявление и необходимые документы можно подать посредством факсимильной связи с последующим представлением оригиналов заявления и схемы транспортного средства (автопоезда), заверенных копий документов и материалов, а также через Единый портал госуслуг.

Предусмотрены основания для отказа в регистрации заявления.

Маршрут движения согласовывается уполномоченной организацией, рассматривающей заявление, с владельцами автодорог. Прописано, когда необходимо согласование с Госавтоинспекцией.

Предусмотрены особенности согласования маршрута, когда требуются оценка технического состояния автодорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автодорог, их участков, а также пересекающих автодорогу сооружений и инженерных коммуникаций.

Уполномоченная организация при получении необходимых согласований доводит до заявителя размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам тяжеловесным транспортным средством.

Предусмотрены основания для отказа в предоставлении спецразрешения, а также сроки выдачи.

Утверждены форма спецразрешения, образцы заявки на его получение, схемы транспортного средства (автопоезда).

Кроме того, скорректирован порядок выдачи спецразрешения на движение по автодорогам транспорта, перевозящего тяжеловесные и (или) крупногабаритные грузы. Он более не распространяется на международные перевозки.

Приказ вступает в силу по истечении 120 дней с момента его официального опубликования.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 21 марта 2017 г. Регистрационный № 46064.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 23 ноября 2016 г. N 359 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН, на применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также на применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содержащих условия перевозки опасных грузов"](#)

О перевозке опасных грузов.

Утвержден Административный регламент Ространснадзора по выдаче разрешений на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН, на применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также на применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содержащих условия перевозки опасных грузов.

Разрешения выдают управления Госавтодорнадзора.

Если положениями Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов установлено, что для организации перевозки необходимо наличие нескольких видов разрешений, то выдается единое разрешение с указанием информации, содержащейся во всех необходимых разрешениях.

Услуга предоставляется в течение 20 рабочих дней с даты регистрации заявления о ее получении.

Разрешение выдается на срок в соответствии с поданным заявлением, но не более 1 года.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 7 апреля 2017 г. Регистрационный № 46298.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 28 января 2016 г. N 16 "О внесении изменений в Категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 февраля 2013 г. N 36"](#)

Спецтранспорт и учебные автомобили не нужно оснащать тахографами.

Уточнены категории и виды транспортных средств, оснащаемых тахографами.

Так, теперь должны устанавливаться тахографы на транспортные средства, оснащенные кранами-манипуляторами.

Не требуется оснащать тахографами специализированные транспортные средства (специально оборудованные молоковозы, скотовозы, машины для перевозки птицы, яиц, живой рыбы, машины для перевозки и внесения минеральных удобрений), грузовые транспортные средства, используемые сельхозпроизводителями при внутривозвратных перевозках (в пределах муниципального района, на территории которого зарегистрированы транспортные средства, а также граничащих с ним муниципальных районов), специальные транспортные средства.

Кроме того, не нужно устанавливать тахографы на учебные транспортные средства для обучения вождению и сдачи экзаменов на получение водительских удостоверений (при условии, что они не используются для коммерческой перевозки пассажиров и

грузов), а также на транспортные средства, проходящие дорожные испытания в соответствии с государственными стандартами и отраслевыми документами.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 29 февраля 2016 г. Регистрационный № 41211.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 18 января 2017 г. N 17 "О внесении изменений в обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 сентября 2008 г. N 152"](#)

В путевом листе теперь требуется указывать дату и время проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства.

Скорректирован порядок заполнения путевых листов.

Изменения обусловлены, в частности, отменой обязанности хозяйственных обществ иметь печать. Теперь в заголовочной части путевого листа не нужно проставлять печать или штамп владельца транспортного средства (организации или ИП).

В то же время вводится требование указывать в путевом листе дату и время проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства. Эти сведения проставляются контролером и заверяются его подписью с указанием фамилии и инициалов.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 13 февраля 2017 г. Регистрационный № 45612.

[Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12 июля 2016 г. N 81 "О форматах и структурах электронных паспортов транспортных средств \(электронных паспортов шасси транспортных средств\) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники"](#)

Определены формат и структура электронного ПТС.

На территории ЕАЭС вводится единая форма паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники. На смену бумажным ПТС придут электронные.

Установлены требования к структуре электронного ПТС. Электронный паспорт может быть оформлен как электронный документ, подписанный электронной цифровой подписью.

Решение вступает в силу через 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

[Постановление Правительства РФ от 28 июня 2016 г. N 590 "О некоторых вопросах определения размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации"](#)

Установлены понижающие коэффициенты к размеру вреда автодорогам от большегрузов.

До 31 января 2018 г. включительно установлены понижающие коэффициенты к размеру вреда федеральным автодорогам, причиняемого транспортными средствами, которые перевозят тяжеловесные грузы.

Так, при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства от 0 до 5% установлен коэффициент 0,016; при превышении указанных нагрузок от 5 до 10% - 0,2; при нагрузках свыше 10 до 50% - 0,6.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 23 марта 2016 г. N 72 "О внесении изменений в Порядок выдачи карточек \(карт\), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 мая 2012 г. N 145"](#)

Уточнен порядок выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах.

Внесены изменения в порядок выдачи карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах.

Уточнено, что порядок устанавливает процедуры выдачи указанных карточек (карт) при первичном обращении за их выдачей, при истечении срока их действия, при наличии дефекта или работы карт со сбоями, утере или краже карт, изменении данных их держателей; учета сведений о юридических лицах и ИП в перечне организаций, выдающих карты.

Сокращены требования к сотрудникам контрольных (надзорных) органов России, уполномоченных осуществлять контроль за режимами труда и отдыха водителей, которым выдаются карты контролера.

Уточнен перечень сведений, содержащихся в заявлении о выдаче карты водителя; заявлении на выдачу карты предприятия; заявлении на выдачу карты сервисного центра (мастерской).

При рассмотрении заявления организация, выдающая карты, должна убедиться в том, что лицо, подающее заявление о выдаче карты водителя, не имеет на момент его подачи иной действующей карты водителя. Речь идет о случае первичной выдачи карты.

Установлено, что при выпуске на карте указывается регистрационный номер официального утверждения типа карточек (карт), свидетельства официального утверждения типа контрольного устройства (его компонентов), регистрационных листов, карточек (карт), используемых в цифровых контрольных устройствах, устанавливаемых на транспортных средствах.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 3 июня 2016 г. Регистрационный № 42411.

[Постановление Правительства РФ от 22 июня 2016 г. N 569 "О внесении изменения в Правила организованной перевозки группы детей автобусами"](#)

Организованная перевозка детей в ночное время теперь допускается по решению региональных органов государственной власти.

В настоящее время установлен ограниченный перечень случаев, когда допускается организованная перевозка группы детей в ночное время (с 23 до 6 часов) автобусами. Теперь в их число включена перевозка на основании правовых актов высших исполнительных органов государственной власти регионов. При этом допускаемое расстояние перевозки после 23 часов увеличено с 50 до 100 км.

Приказ Министерства транспорта РФ от 1 декабря 2015 г. N 347 "Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи"

Как для инвалидов обеспечиваются условия доступности услуг транспорта, автовокзалов и автостанций?

Определен порядок обеспечения условий доступности для инвалидов транспортных средств автотранспорта, наземного городского электротранспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг.

Обеспечиваются, в частности, сопровождение пассажиров-инвалидов при передвижении по территории объектов, при входе (выходе) в транспортные средства, дублирование информации рельефно-точечным шрифтом, допуск сурдопереводчика, собаки-проводника при наличии документа о ее специальном обучении.

Не менее чем за сутки инвалиды уведомляют перевозчика в междугородном (международном) сообщении об ограничении жизнедеятельности для принятия последним соответствующих мер.

При подготовке технических заданий, проектировании, строительстве владельцы объектов, перевозчики осуществляют меры по обеспечению условий доступности вновь возводимых, модернизированных, прошедших капремонт объектов. Проводят обследование объектов для определения мер по поэтапному повышению уровня их доступности. По результатам составляются паспорта доступности объектов, транспортных средств. Определено содержание таких паспортов. Для обследования создается комиссия. Если перевозчиком является ИП, он привлекает для этого одно из местных общественных объединений инвалидов.

Приведены показатели доступности. По результатам обследования объектов комиссией разрабатываются предложения для принятия управленческих решений.

Информация о доступности объектов размещается владельцем объекта на фасадной стороне здания, перевозчиком на транспортном средстве, а также ежеквартально обновляется на их официальных сайтах.

Приказ вступает в силу по истечении 10 дней после дня его официального опубликования. Отдельные положения - с 1 июля 2016 г.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 6 мая 2016 г. Регистрационный № 42032.

#### **2.2.4 Безопасное поведение пользователей дорог (в т.ч. водителей)**

По информации [МВД России](#) подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации», которым предлагается дополнить ПДД РФ новым пунктом 2.3.4.

В соответствии с этим пунктом водитель транспортного средства обязан при вынужденной остановке транспортного средства или ДТП вне населенных пунктов находиться на проезжей части или обочине в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости в куртке, жилете или жилете-накидке с полосами световозвращающего материала, соответствующих требованиям ГОСТа.

Указанное нововведение обусловлено статистическими данными. Количество наездов на водителей транспортных средств, вышедших из транспортных средств и находящихся на проезжей части или обочине, в отношении которых обязанность использовать предметы со световозвращающими элементами в тёмное время суток вне населённых пунктов не установлена, возросло. За 6 месяцев 2017 года произошло 66 таких ДТП, что почти на 5 процентов больше аналогичного показателя прошлого года.

В большинстве случаев указанные категории участников дорожного движения находились на проезжей части в темной одежде без световозвращающих элементов, что не позволяло водителям транспортных средств вовремя их заметить и предотвратить наезд.

Наличие защитного жилета у водителей обязательно во многих европейских странах, положительный опыт использования которых подтверждает целесообразность внедрения указанной практики и в Российской Федерации.

#### [Постановление Правительства РФ от 23 марта 2017 г. N 326 "О внесении изменений в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений"](#)

Внесены изменения в правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений (далее - в/у).

Закреплена возможность предоставлять документы о выдаче, а также получать российские национальные в/у взамен ранее выданных либо международные в/у через МФЦ.

Без сдачи экзаменов российское национальное в/у взамен ранее выданного теперь можно получить в т. ч. при волеизъявлении заявителя до истечения срока действия в/у.

Для замены в/у в указанном случае, а также при изменении личных данных его владельца, при износе, повреждении, хищении или утрате в/у медицинское заключение предоставляется по желанию заявителя. В случае представления такого нового в/у выдается на 10 лет (если иное не предусмотрено федеральными законами).

Уточнен порядок обмена иностранного национального в/у на российское.

Кроме того, в целях установления дополнительных минимальных критериев для экзаменационных транспортных средств категорий "М", "А" и подкатегории "А1" соответственно скорректированы требования к транспортным средствам, используемым для практических экзаменов.

#### [Приказ МВД России от 31 января 2017 г. N 33 "Об утверждении Порядка взаимодействия с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, и направления экзаменатора"](#)

Как Госавтоинспекция взаимодействует с организациями, в которых водители проходят обучение?

Определен порядок взаимодействия подразделений Госавтоинспекции с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими



программы профобучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

Речь идет о взаимодействии при организации проведения экзаменов на право управления транспортными средствами, о направлении экзаменатора для присутствия во время испытаний.

Приводятся формы документов, составляемых в рамках мероприятий.

Прописаны функции экзаменационных подразделений.

Образовательная организация не позднее 30 календарных дней до окончания обучения направляет список лиц, проходящих профессиональное обучение в учебной группе.

Экзаменационное подразделение проверяет сведения на предмет нахождения в списке лиц, лишенных права на управление транспортными средствами, наличия у обучающихся медицинских противопоказаний или ограничений к управлению. Проверяются данные об организациях, выдавших медицинские заключения.

Направляются соответствующие межведомственные запросы.

Прописан порядок действий на случай, если выявят обстоятельства, препятствующие допуску обучающегося к управлению транспортным средством.

Образовательная организация представляет заявление с указанием предполагаемого количества экзаменуемых лиц, даты экзамена и места его проведения.

Прописаны основания для отказа в назначении экзамена. Утверждаются графики проведения испытаний. Они размещаются на сайте Госавтоинспекции и в экзаменационном подразделении.

Предусмотрены правила на случай повторного экзамена.

Подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне анализируют результаты сдачи экзаменов.

Прописано, когда направляется экзаменатор для присутствия при проведении квалификационных экзаменов.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 17 мая 2017 г. Регистрационный № 46742.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 21 сентября 2016 г. N 273 "Об утверждении типовых программ профессионального обучения по программам повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов"](#)

Профессиональное обучение водителей, перевозящих опасные грузы: типовые программы.

Утверждены типовые программы профессионального обучения в рамках повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозки опасных грузов в соответствии с Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов.

Предусмотрены базовый и специализированные курсы обучения. Последние включают подготовку по перевозкам в цистернах, веществ и изделий класса 1, а также радиоактивных материалов класса 7.

Образовательная программа разрабатывается учебным заведением на основании типовой программы. Также составляется учебно-тематический план.

В ходе обучения проводятся теоретические и практические занятия, а для оценки степени и уровня освоения образовательной программы организуется итоговая аттестация в форме квалификационного экзамена.

Кроме того, предусматриваются индивидуальные практические занятия, охватывающие в первую очередь действия по оказанию первой помощи пострадавшим, тушению пожара и иные действия, принимаемые в случае дорожно-транспортного происшествия или аварии.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 17 января 2017 г. Регистрационный № 45254

[Информация МВД России от 30 июня 2016 г. "На официальном сайте Госавтоинспекции опубликованы билеты, по которым с 1 сентября будет приниматься теоретический экзамен"](#)

С 1 сентября 2016 г. теоретический экзамен на получение права управления ТС будет сдаваться по новым правилам.

С 1 сентября 2016 г. вступает в силу Административный регламент МВД России по предоставлению госуслуги по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений.

С этой даты при приеме теоретического экзамена будут использоваться новые комплекты экзаменационных задач (экзаменационные билеты). Новые экзаменационные билеты для категорий "А", "В", "М" и подкатегорий "А1", "В1" опубликованы на сайте Госавтоинспекции.

Кроме того, при сдаче теоретического экзамена кандидатам в водители, допустившим 1 ошибку либо допустившим 2 ошибки в разных тематических блоках комплекта экзаменационных задач, будет предоставляться возможность ответа на дополнительные вопросы.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 31 марта 2016 г. N 87 "Об утверждении Порядка проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика"](#)  
Как получить свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика?

Лица, которые перевозят пассажиров и грузы автотранспортом в международном сообщении, должны иметь свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика. Установлен новый порядок проведения квалификационного экзамена на право его получения.

К экзамену допускаются лица, прошедшие дополнительное обучение по подготовке международных автоперевозчиков. Для проведения экзамена учебная организация не позднее чем за 12 дней подает заявку (письменно, по факсу или электронной почте) в ФБУ "Росавтотранс" (филиал). Учреждение рассматривает ее в течение 3 рабочих дней.

Аттестационные комиссии теперь создаются распоряжением Минтранса России (ранее - учебной организацией).



Как и прежде, билет содержит 60 тестовых вопросов, на которые дается 120 минут. Для водителей снижено количество вопросов до 20. Экзамен считается сданным, если кандидат ответил не менее чем на 75% вопросов (ранее - 45 из 60).

Не сдавшие экзамен вправе аттестоваться повторно не менее чем через 7 дней (ранее - в течение 2 месяцев).

В соответствии с нововведениями протокол направляет комиссия (ранее - учебная организация) в течение 3 рабочих (ранее - в течение 1 дня) в филиал ФБУ "Росавтотранс" (ранее - в территориальный орган Росстрнадзора) для оформления свидетельства перевозчика и формирования сводного реестра протоколов. Свидетельство выдается на 5 лет для специалистов и на 3 года - для водителей.

Прежний порядок утратил силу.

Приказ вступает в силу по истечении 6 месяцев со дня его официального опубликования.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 18 мая 2016 г. Регистрационный № 42146.

[Приказ Министерства транспорта РФ от 11 марта 2016 г. N 59 "Об утверждении Порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"](#)

Установлено, как проводится профессиональный отбор и обучение лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с движением автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Соответствие работников квалификационным требованиям подтверждается документами об образовании и (или) о квалификации, трудовой книжкой. Кроме того, проводится устное собеседование. По решению работодателя может дополнительно назначаться и письменное тестирование.

Предусматриваются обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры для определения пригодности лица для выполнения поручаемой работы и предупреждения профессиональных заболеваний.

Водители, впервые принимаемые на работу на такую должность или имевшие перерыв в трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением ТС, более 1 года, а также переведенные при приеме на работу с одного типа ТС на другой, допускаются к самостоятельной работе, связанной с управлением ТС, после прохождения стажировки. Количество часов стажировки устанавливается работодателем.

При стажировке проводится дополнительная проверка знаний и умений водителей на соответствие квалификационным требованиям.

Стажировка водителей включает инструктаж и практику. Установлены требования к водителю-наставнику.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 1 августа 2016 г. Регистрационный № 43042.

Остановимся на данном документе подробнее. Его положительное влияние на обеспечение безопасности перевозок может быть увеличено путем внесения некоторых уточнений.

В п.4 приказа N 59 подтверждается необходимость профессионального отбора работников, непосредственно связанных с движением ТС. Однако неясно, по каким критериям следует проводить профессиональный отбор, а также какова должна быть подготовка работодателей для выполнения данного мероприятия. Возможно, было бы целесообразным разрешить привлекать к выполнению профотбора организации, использующие в своей работе апробированные методики профессионального отбора. В этом случае следовало бы скорректировать формулировку п. 4: вместо «Профессиональный отбор проводится юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями...» предложить «Юридические лица и индивидуальные предприниматели обеспечивают проведение профессионального отбора ...».

В пункте 10 приказа N 59 говорится о подтверждении в ходе собеседования соответствия или несоответствия работников «требованиям, предъявляемым к их знаниям на основании Квалификационных требований...». Неясно, по каким критериям будет осуществляться это подтверждение. Для повышения объективности собеседования необходима методика оценки подтверждения соответствия (или несоответствия) работника Квалификационным требованиям приказа N 287.

В пункте 13 приказа N 59 неясно, по каким критериям работодателем устанавливается количество часов стажировки. По-видимому, этот вопрос следует увязать с предыдущим предложением об объективизации критериев количественной оценки профессионального уровня при собеседовании.

В пункте 14 приказа N 59 ничего не говорится о методике дополнительной проверки знаний и умений водителей на соответствие Квалификационным требованиям (как вариант – это может быть тестирование по предложенным вопросам с вариантами ответов). Отметим также, что оценка знаний и умений водителей должна быть понятной как для водителя-наставника, так и для стажирuемого водителя.

В пункте 22 приказа N 59, посвященному практике, которая проводится с целью подтверждения соответствия умений водителя Квалификационным требованиям при самостоятельном управлении конкретным ТС, остается неясен объем такой практики и набор проверяемых умений. Целесообразно указать хотя бы минимальные требования к проведению данной практики.

#### [Постановление Правительства РФ от 4 февраля 2016 г. N 65 "О внесении изменений в Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений"](#)

При получении новых водительских прав в связи с изменением фамилии медицинская справка более не потребуется.

Внесены изменения в правила выдачи водительских удостоверений.

Медицинское заключение исключено из перечня документов, предоставляемых для получения российского национального удостоверения вместо ранее выданного при изменении персональных данных его владельца, а также в случае повреждения или утраты (хищения) документа.

Заключение также не требуется при получении международного удостоверения.

Срок действия российского национального удостоверения изменится, если оно выдано вместо ранее полученного в связи с изменением состояния здоровья водителя. Т.

е. выявлены медицинские показания или ограничения к управлению транспортным средством (ТС).

Исправлена техническая ошибка, допущенная при указании оснований для аннулирования удостоверения.

Для исключения неоднозначного толкования понятий высшей категории и подкатегории ТС уточнен их перечень.

[Информация МВД России от 15 января 2016 г. "С сегодняшнего дня вступил в силу закон, разрешающий ограничивать должников в праве управления транспортными средствами"](#)

МВД России сообщает, что с 15 января 2016 г. вступил в силу закон, разрешающий ограничивать должников в праве управления транспортными средствами. В частности, если гражданин не уплатил административные штрафы на сумму более 10 тыс. руб., действие его водительского удостоверения может быть приостановлено.

Приведен перечень случаев, когда такое ограничение не применяется. Например, если должник пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью или для него это единственное средство обеспечения жизнедеятельности с учетом ограниченной транспортной доступности места постоянного проживания.

Обращается внимание, что должника лично уведомляют о применении к нему данного ограничения. Ограничение может быть применено "заочно" только к должнику, находящемуся в розыске в рамках исполнительного производства.

При поступлении информации об оплате задолженности судебный пристав-исполнитель не позднее следующего дня выносит постановление о снятии ограничения и незамедлительно направляет его копию должнику, взыскателю и в соответствующий госорган.

За нарушение ограничения на пользование правом управления транспортными средствами предусмотрена административная ответственность в виде обязательных работ на срок до 50 часов или лишения прав на срок до 1 года.

[Приказ Министерства здравоохранения РФ от 15 июня 2015 г. N 344н "О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств \(кандидатов в водители транспортных средств\)"](#)

Обязательное медицинское освидетельствование водителей (кандидатов в водители) транспортных средств: новый порядок проведения.

Утверждены порядки проведения обязательного медосвидетельствования водителей (кандидатов в водители) транспортных средств и выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у них медицинских противопоказаний, показаний или ограничений к управлению такими средствами. Также разработана форма указанного медицинского заключения.

Медосвидетельствование включает в себя осмотры и обследования врачами-специалистами, инструментальное и лабораторные исследования. В частности, осмотр врачом-терапевтом, врачом общей практики (семейным врачом), врачом-офтальмологом; обследование врачом-психиатром и врачом-психиатром-наркологом. Оно проводится в медорганизациях государственной, муниципальной и частной систем здравоохранения.

Обследование врачом-психиатром осуществляется в специализированных медорганизациях государственной или муниципальной системы здравоохранения.

Медосвидетельствование проводится за счет средств водителей в отношении: кандидатов в водители транспортных средств; водителей транспортных средств в связи с заменой водительского удостоверения; лиц, работающих водителями транспортных средств.

Результаты медосвидетельствования, а также обоснованный вывод о наличии (об отсутствии) медицинских противопоказаний, показаний или ограничений к управлению транспортными средствами вносятся в медицинскую карту пациента.

Медицинское заключение оформляется врачом-терапевтом или врачом общей практики (семейным врачом) в присутствии освидетельствуемого и действительно для предъявления в ГИБДД МВД России в течение 12 месяцев с даты выдачи. Оно является защищенной полиграфической продукцией уровня "В".

При отказе освидетельствуемого от прохождения медосвидетельствования или прохождения хотя бы одного из осмотров или обследований врачами-специалистами, инструментальных и лабораторных исследований, медицинское заключение не оформляется.

Форма медицинского заключения вводится в действие с 1 июля 2016 г. Единый образец медицинской справки о допуске к управлению транспортными средствами прекращает действовать с указанной даты.

Зарегистрировано в Минюсте РФ 11 марта 2016 г. Регистрационный № 41376.

### **2.2.5 Совершенствование помощи пострадавшим в авариях**

Нормативные документы, направленные на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим в ДТП, формировались за рассматриваемый период в соответствии с пп. 17-21 [Плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий \(утв. Правительством РФ 4 августа 2015 г.\)](#).

### **2.2.6 Региональное законодательство**

Как установлено [частью 3 статьи 6 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»](#)

«К полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая:

принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

осуществление мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;

участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;

информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;

ежегодное (до 1 июля года, следующего за отчетным) утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

Одним из важных блоков нормативных разработок на уровне региональных уровней государственной власти и органов местного самоуправления является организация пассажирских перевозок, установление требований (тарифов, расписаний, маршрутов, субсидий перевозчикам и т.п.) к осуществлению регулярных перевозок на территории муниципального образования.

Подобная нормотворческая деятельность основана на применении Федерального закона от 6 октября 2003 г. N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", Федерального закона от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", регионального законодательства в сфере организации транспортного обслуживания населения и т.д.

***Примеры:***

[Постановление администрации муниципального образования "Город Саратов" от 15 августа 2017 г. N 2031 "Об установлении требований к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории муниципального образования "Город Саратов" по нерегулируемым тарифам"](#)

Саратове установлены требования к осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и электрическим транспортом по нерегулируемым тарифам. При этом перевозчиков обязали информировать комитет дорожного хозяйства, благоустройства и транспорта администрации муниципального образования "Город Саратов" и население города об изменении цен на проезд не менее чем за 180 дней до даты изменения тарифа.

[Приказ Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края от 24 июля 2017 г. N 294-о/д "Об установлении значений разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств по устанавливаемому или изменяемому межмуниципальному маршруту регулярных перевозок в Ставропольском крае и временем отправления транспортных средств по каждому из ранее установленных межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок в Ставропольском крае"](#)

Установлены значения разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств по устанавливаемому или изменяемому межмуниципальному маршруту регулярных перевозок в Ставропольском крае и временем отправления транспортных средств по каждому из ранее установленных межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок. Данные показатели используются для согласования расписания отправления транспортных средств по устанавливаемому или изменяемому

межмуниципальному маршруту регулярных перевозок в Ставропольском крае. Так, при расстоянии до 50 км разница составляет не менее 15 минут, свыше 300 км - не менее 90 минут.

[Постановление Совета министров Республики Крым от 18 июля 2017 г. N 364 "Об утверждении Порядка предоставления субсидии юридическим лицам, не являющимся государственными учреждениями, из бюджета Республики Крым на возмещение недополученных доходов и затрат за фактически предоставленные услуги по перевозке пассажиров по установленному тарифу и признании утратившим силу постановления Совета министров Республики Крым от 22 июля 2016 года N 344"](#)

Отвечающим установленным требованиям перевозчикам, осуществляющим пассажирские перевозки на убыточных городских, пригородных и междугородних троллейбусных маршрутах, из средств республиканского бюджета, как и ранее, будут выплачиваться субсидии на покрытие недополученных доходов и возмещение затрат за фактически предоставленные услуги по перевозке пассажиров по установленному тарифу.

Положительным моментом является появление региональных программ, направленных на внедрение новых, экологически чистых транспортных средств.

**Пример.** [Постановление Правительства Москвы от 21 августа 2017 г. N 546-ПП "О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 2 сентября 2011 г. N 408-ПП"](#) Внесены изменения в Государственную программу "Развитие транспортной системы", согласно которым с 2021 г. на маршрутах транспорта общего пользования планируется внедрение электробусов. Предполагается, что указанные меры приведут к снижению выбросов вредных веществ и повышению комфортности поездок пассажиров. С 2021 г. для использования на маршрутах транспорта общественного пользования будут приобретаться только электробусы.

Другим существенным блоком нормативных разработок региональных органов государственной власти является совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети, борьба с аварийностью, разработка и функционирование государственных информационных систем по управлению автомобильным транспортом.

**Примеры:**

[Постановление Правительства Белгородской области от 27 июня 2017 г. N 244-пп "О внесении изменений в постановление Правительства Белгородской области от 28 октября 2013 года N 440-пп"](#)

Увеличен объем финансирования государственной программы "Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области на 2014 - 2020 годы". Скорректированы система основных мероприятий и показатели государственной программы, ее ресурсное обеспечение.

[Постановление Администрации города Омска от 6 июля 2017 г. N 668-п "Об утверждении перечня аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах города Омска за 2016 год"](#)

Утвержден перечень аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах города Омска за 2016 год. В перечень внесли 71 участок.



Департаменту транспорта Администрации города Омска совместно с департаментом городского хозяйства Администрации города Омска поручено разработать первоочередные меры, направленные на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий на аварийно-опасных участках, и обеспечить их исполнение.

[Постановление Правительства Вологодской области от 31 июля 2017 г. N 687 "О государственной информационной системе по управлению автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, осуществляющим регулярную перевозку пассажиров и багажа"](#)

Охарактеризован порядок функционирования ГИС "Управление транспортом" Вологодской области.

Определено, что целями создания ГИС "Управление транспортом" являются: повышение уровня информирования населения о работе общественного транспорта и городского наземного электрического транспорта, осуществляющего регулярную перевозку пассажиров и багажа в Вологодской области; повышение привлекательности использования общественного транспорта населением области; обеспечение возможности повышения качества обслуживания маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа за счет получения объективной информации о движении транспортных средств, обслуживающих маршруты.

Еще один блок нормативных документов муниципального уровня связан с утверждением программ развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов.

Основанием для разработки этих программ является [Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 N 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»](#).

Органы местного самоуправления поселения, городского округа на основании генеральных планов поселения, городского округа разрабатывают и утверждают программы комплексного развития транспортной инфраструктуры указанных муниципальных образований. Установлены требования к структуре и содержанию таких программ.

Программы должны включать комплекс мер по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Также они должны обеспечивать безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юрлиц и ИП; доступность объектов транспортной инфраструктуры; развитие последней в соответствии с потребностями населения в передвижении и др.

Программы разрабатываются минимум на 10 лет (но не более, чем на срок действия генпланов). Мероприятия и целевые показатели должны быть указаны на первые 5 лет с разбивкой по годам, а на последующий период (до окончания срока действия программы) - без нее.

Примеры:

[Решение СНД от 19.05.2017 № 98 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Айдаровского сельского поселения Рамонского](#)

муниципального района Воронежской области на 2017-2030 годы». Утверждена одноименная программа.

[Постановление Администрации Южского городского поселения Ивановской области от 30.09.2016 № 641-п](#) «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Южского городского поселения Ивановской области на 2016-2032 годы». Утверждена одноименная программа.

### **2.3 Дополнительные справочные материалы для освещения перспективных направлений развития нормативной базы Российской Федерации в области цифровой инфраструктуры и организации движения беспилотного транспорта**

Сфера применения беспилотных аппаратов очень широка, но сначала нужно создать нормативно-правовую базу их использования. [Об этом 1 сентября 2017 года заявил президент РФ Владимир Путин на Всероссийском форуме профессиональной навигации «Проектория».](#)

«Беспилотники важны везде, сфера их применения безгранична», - отметил он. «Нам еще много нужно сделать для того, чтобы совершенствовать нормативно-правовую базу применения беспилотников», - сказал Путин. По его словам, со временем использование таких аппаратов будет все более масштабным и все более эффективным.

Дмитрий Медведев 21 июля 2017 года провёл [совещание о развитии электрического и беспилотного транспорта](#). По итогам даны следующие поручения (резолюция от 21 июля 2017 года №ДМ-П9-50пр):

Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичу в рамках актуализации плана мероприятий («дорожной карты») «Автонет» Национальной технологической инициативы проработать вопросы:

- установления [перечня объектов](#) дорожно-транспортной инфраструктуры для развёртывания информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, необходимой для обеспечения передвижения беспилотного транспорта, предусмотрев приоритетное оснащение средствами указанной инфраструктуры крупных городов и транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток»;
- применения на общественном транспорте и грузовых транспортных средствах систем «искусственного интеллекта», направленных на повышение безопасности дорожного движения;
- разработки и реализации комплекса мер, предусматривающих создание инфраструктуры на территории Российской Федерации, необходимой для обеспечения передвижения беспилотного транспорта российского и иностранного производства, а также установление требований к беспилотному транспорту в целях возможности его эксплуатации на инфраструктуре зарубежных стран.

Президент утвердил [перечень поручений](#) по итогам заседания наблюдательного совета автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», состоявшегося 8 декабря 2016 года.



Правительству Российской Федерации при участии некоммерческого партнёрства «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» (далее – Агентство) и заинтересованных российских ИТ-компаний, обладающих экспертными знаниями в сфере картографии, навигационных и иных систем, применимых в автомобильной промышленности, рассмотреть вопрос о создании российской сервисной информационно-телематической платформы и её внедрении в серийные модели автомобильных производителей, реализующих легковые автомобили в Российской Федерации.

Доклад – до 1 декабря 2017 г.

[Постановление Правительства РФ от 7 июля 2016 г. N 637 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета в 2016 году российским производителям колесных транспортных средств на компенсацию части затрат, связанных с созданием и организацией производства транспортных средств с дистанционным и автономным управлением"](#)

О господдержке российских производителей колесных транспортных средств.

Утверждены правила предоставления субсидий российским производителям колесных транспортных средств на компенсацию части затрат на производство транспортных средств с дистанционным и автономным управлением.

Субсидированию подлежат 97% затрат, понесенных с 1 января 2016 г. В их число входят оплата труда, накладные расходы, расходы на НИОКР, лизинговые платежи, затраты на разработку конструкторской и технологической документации, на перепланировку цехов, наладку оборудования и т.д.

Субсидия производителям предоставляется раз в месяц и не превышает 1 млрд руб.

Предусмотрены условия предоставления субсидии, а также критерии, которым должен соответствовать производитель.

Средства предоставляются Минпромторгом России на основании договора, заключаемого между Министерством и производителем на срок реализации проекта. Прописана процедура принятия решения в Министерстве. Приведен расчет предоставляемых средств.

Дмитрий Медведев 22 января 2016 провёл [совещание о текущем состоянии автомобильной промышленности и основных направлениях стратегии её развития на период до 2025 года](#).

Отмечено: «Мы продолжим поддерживать НИОКР по инновационным направлениям, выступающим в качестве новых точек роста. Проект единой модульной платформы (как в народе говорят, «Кортеж») должен стать основой для создания в России собственной школы высококлассных разработчиков и создания производства отечественных автомобилей мирового уровня. Ряд прорывных проектов будет реализован и в рамках национальной технологической инициативы (в данном случае это AutoNet), прежде всего связанной с созданием гаммы беспилотных автомобилей и соответствующей инфраструктуры»

## 2.4 Перспективы дальнейшего развития и совершенствования нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок в Российской Федерации

В настоящий момент во многих регионах России проходит транспортная реформа, направленная на повышение роли муниципального общественного транспорта. Эта реформа осуществляется в непростых условиях. В советское время отрасль пассажирских перевозок поддерживалась государством, что позволяло содержать, в том числе нерентабельные, но социально значимые направления. В постсоветский период наблюдалась деградация общественного транспорта, закрывались и банкротились существовавшие долгое время автотранспортные предприятия, на их место пришел частный бизнес. Частные перевозчики, фактически монополизировав рынок, зачастую игнорировали не только требования безопасности и качества обслуживания, но и законы.

В то же время решение этих проблем давно назрело, о чем свидетельствуют приведенные ранее данные об отсутствии снижения аварийности на пассажирском автотранспорте. Напомним также об утвержденном в начале текущего года [социальном стандарте транспортного обслуживания населения](#) [19], предусмотренном Транспортной стратегией РФ. Региональным органам власти рекомендовано придерживаться данного стандарта при организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным транспортом.

*Справка. В отличие от пассажирских перевозок возможности государства для дополнительной стандартизации сферы грузовых перевозок ограничены, поскольку в соответствии с законодательством регулирование данного вида перевозок проводится без дополнительной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности. Стандартизация также может осуществляться в рамках деятельности самих предприятий – грузоперевозчиков. Прорабатываются вопросы перехода на электронное оформление грузовых перевозок, а именно внедрения электронной транспортной накладной.*

Возврат на рынок пассажирских перевозок государственных и муниципальных перевозчиков проходит тяжело, [по сообщениям прессы](#) наблюдаются многочисленные конфликты в различных регионах. Выполнение требований Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом...» от 13.07.2015 N 220-ФЗ пока не везде обеспечивается, в той сфере остается немало проблем.

Поэтому не случайно специальное [заседание президиума Госсовета 22 сентября 2017 года в Ульяновске](#) [21] было посвящено вопросам комплексного развития пассажирских перевозок.

Президент России Владимир Путин отметил, что регионы и муниципалитеты зачастую не согласуют между собой схемы работы общественного транспорта. Приведем цитату: «В результате в некоторые отдалённые населённые пункты на общественном транспорте не добраться вообще: нет регулярных рейсов. А где-то происходит дублирование маршрутов либо процветает «серый» бизнес. Всё это создаёт неудобства для людей и снижает эффективность работы транспортных компаний.

Здесь на что хотел бы обратить внимание: нам десятилетиями, ещё с советских времён, не удаётся избавиться от убыточности работы городского транспорта, общественного транспорта. По итогам 2016 года 63 процента крупных и средних организаций, предоставляющих услуги регулярных автобусных сообщений, например, являются убыточными».

В регионах пока не сформирован комплексный подход к выполнению требований к пассажирским перевозкам и каждый субъект Федерации по-своему решает задачи развития общественного транспорта, при этом часто действия региональных и муниципальных властей не согласуются, указал Президент.

Владимир Путин предложил внедрить во всех регионах России комплексные планы транспортного обслуживания населения, которые позволят более качественно организовать региональное сообщение, расставить приоритеты в развитии отдельных видов транспорта и повысить эффективность бюджетных расходов на эти цели.

В основе этих планов должен лежать анализ текущей ситуации и расчёт перспективной потребности в пассажирских перевозках, а также чёткие стандарты обслуживания по всем видам транспорта.

Президент, в частности, сказал: «Знаю, что такие стандарты уже подготовлены Минтрансом, но пока они не носят обязательного характера. Предлагаю взять их за основу, как минимальный набор параметров, которым должны соответствовать пассажирские перевозки».

Президент подчеркнул: «Необходимо стратегическое видение того, как будут развиваться пассажирские перевозки в нашей стране в перспективе – на среднесрочную и более отдалённую перспективу, какие тенденции, в том числе мировые, формируются в этом сегменте и будут определять развитие общественного транспорта на ближайшие 10–15 лет. Прежде всего имею в виду освоение более экологичных и экономически выгодных технологий, использование новых источников энергии и распространение беспилотных транспортных средств».

Далее было предложено обсудить перспективы развития так называемых мультимодальных перевозок, когда по одному билету, посредством безналичной оплаты пассажир может доехать до пункта назначения на двух и более видах транспорта. Президент сказал: «Крайне важно, чтобы пересадка в этом случае была максимально удобной, или, как говорят специалисты, «бесшовной», то есть в рамках специальных пересадочных узлов. Их организация также должна быть в числе приоритетов развития пассажирского сообщения. Этот вопрос нужно урегулировать нормативно, на законодательном уровне, а также технически, с применением современных автоматизированных систем».

В целом надо шире использовать цифровые технологии для учёта, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчётов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом: он наносит реальный ущерб этому сегменту экономики».

Владимир Путин отметил, что «современные технологии делают реальным дистанционный медицинский контроль водителей и технический мониторинг транспортных средств».

В заключение Президент обратил внимание на состояние транспортных средств, их физический и моральный износ. Цифры он назвать не стал, но подчеркнул, что они не радуют – количество старой техники увеличивается.

Владимир Путин предложил проработать стимулы к повсеместному обновлению автобусов, троллейбусов, трамваев, другого общественного транспорта, найти эффективные механизмы государственной поддержки модернизации транспортного парка. При этом он имел в виду, в том числе, и долгосрочные контракты с перевозчиками, что помогло бы им планировать в длительной перспективе свою деятельность и инвестиции в приобретение новых транспортных средств.

В своем выступлении Президент, фактически, изложил план действий по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования в области пассажирских перевозок в Российской Федерации. Несомненно, в ближайшее время следует ожидать и соответствующих формальных поручений Правительству.

**3 Методика выполнения сравнительного анализа российских и зарубежных Правил, с учетом статистических данных, характеризующих уровень организации и безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, эффективности применяемых Правил и мер воздействия к нарушителям Правил, в увязке с правоприменительной практикой, администрированием Правил и вновь вводимыми правовыми нормами, направленными на повышение безопасности движения и перевозок**

**3.1 Обобщенные статистические данные, характеризующие уровень безопасности дорожного движения в мире и Европейском Союзе, инициативы, направленные на повышение безопасности ТС, дорожной инфраструктуры и поведения пользователей дорог**

Любая методика сравнительного анализа используемых регулятивных мер в области БДД или оценка их эффективности, как это принято в мировой практике, базируется на изучении динамики статистических данных аварийности за определенный период. Непосредственными показателями состояния БДД является число жертв ДТП и тяжесть полученных травм. Не менее важно осуществлять мониторинг поведения участников дорожного движения или состояния дорог, т.к. такие показатели, как количество наказаний за превышение скорости или вождение в нетрезвом виде, надлежащее использование ремня безопасности или детских удерживающих устройств тесно связаны с уровнем безопасности на дороге. Эти индикаторы состояния дорожной безопасности также способствуют оценке эффективности отдельных мер, если они достоверно измерены и имеют непосредственную связь с аварийностью.

Поскольку в ТЗ качестве приоритетных указаны страны Европейского Союза, признано целесообразным провести анализ показателей аварийности, иных объективных индикаторов и показателей, характеризующих состояние дел в области перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, для всех стран ЕС, а также для стран, исторически входящих в регион Европы.

Статистика в области аварийности ведется различными организациями (как государственными и межправительственными, так и неправительственными), чья профессиональная деятельность сосредоточена на борьбе с дорожной аварийностью. Подобных организаций в мире достаточно много. Например, на [многосторонних консультациях по вопросам дорожной безопасности в ООН, проведенных 01 октября 2015 г.](#) в перечне из 55 участников значилось 30 неправительственных организаций и это далеко не весь список в данной области.

В Европейском Союзе обязательность предоставления государствами данных для проведения централизованного статистического учета аварийности обеспечивается согласно директиве Совета Европы 93/704/EC [22].

Европейская наблюдательная организация по безопасности дорожного движения ([European Road Safety Observatory](#), далее – ERSO) собирает согласованную информацию о практике и политике безопасности дорожного движения в европейских странах. В описании своей миссии ERSO подтверждает, что в основе наиболее успешной политики

БДД лежат подходы, основанные на доказательствах, подкрепленные данными о несчастных случаях и другими сведениями о состоянии безопасности дорожного движения. ERSO собирает различные виды информации, которая на основе общей методологии сбора данных (набор протоколов), включает в себя национальные данные об авариях, данные о регулирующих воздействиях, показателях эффективности проводимых мероприятий, и формирует [общеввропейскую базу данных CARE](#).

Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 25 сентября 2015 года, утвердила Цели в области устойчивого развития (ЦУР) на период до 2030 года [23]. Две из этих целей непосредственно связаны с обеспечением БДД:

- цель 3.6 «к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий»;

- цель 11.2 «к 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц».

В соответствии с данной резолюцией **общая** программная политика ЕС в области обеспечения БДД в 2011-2020 гг. направлена на 50%-е сокращение смертности к 2020 г.

Европейское региональное бюро Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ) представило доклад [24], где выделены некоторые общеевропейские и национальные инициативы, направленные на повышение безопасности ТС, инфраструктуры и поведения пользователей дорог.

Как отмечается в докладе [24], Европейский регион в целом имеет низкий показатель смертности от ДТП, однако наблюдается значительное различие показателей между странами региона. Наибольшее число погибших насчитывается в Восточной Европе. В то же время, некоторые из стран Европы, такие как Великобритания, Нидерланды, Швеция, демонстрируют самые низкие показатели смертности от дорожно-транспортной аварийности в мире.

На следующем графике (рис.2) приведены данные о смертности по странам ЕС в 2014-2015 гг. (по оси Y - количество жертв на 1 млн населения, более привычный социальный риск ровно в 10 раз меньше), сокращения стран приведены [далее](#).



Рис.2 Данные о смертности в результате ДТП по странам ЕС в 2014-2015 гг.

Отмечается, что на старте программы в 2011 году на дорогах Европейского союза погибло более 30 000 человек, то есть эквивалент населения среднего города. Кроме того, на каждую смерть на дорогах Европы приходится, в среднем, по 4 ранения с особо тяжелыми последствиями (такими как повреждение головного или спинного мозга), по 8 серьезных травм и 50 мелких травм.

Ниже на рисунке приводится график (рис.3), отражающий динамику количества погибших в ДТП по всему Евросоюзу (ось Y) за 2001-2016гг. (ось X). (Источник: данные Генерального директората по мобильности и транспорту в ЕС - Directorate General for Mobility and Transport, URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en))

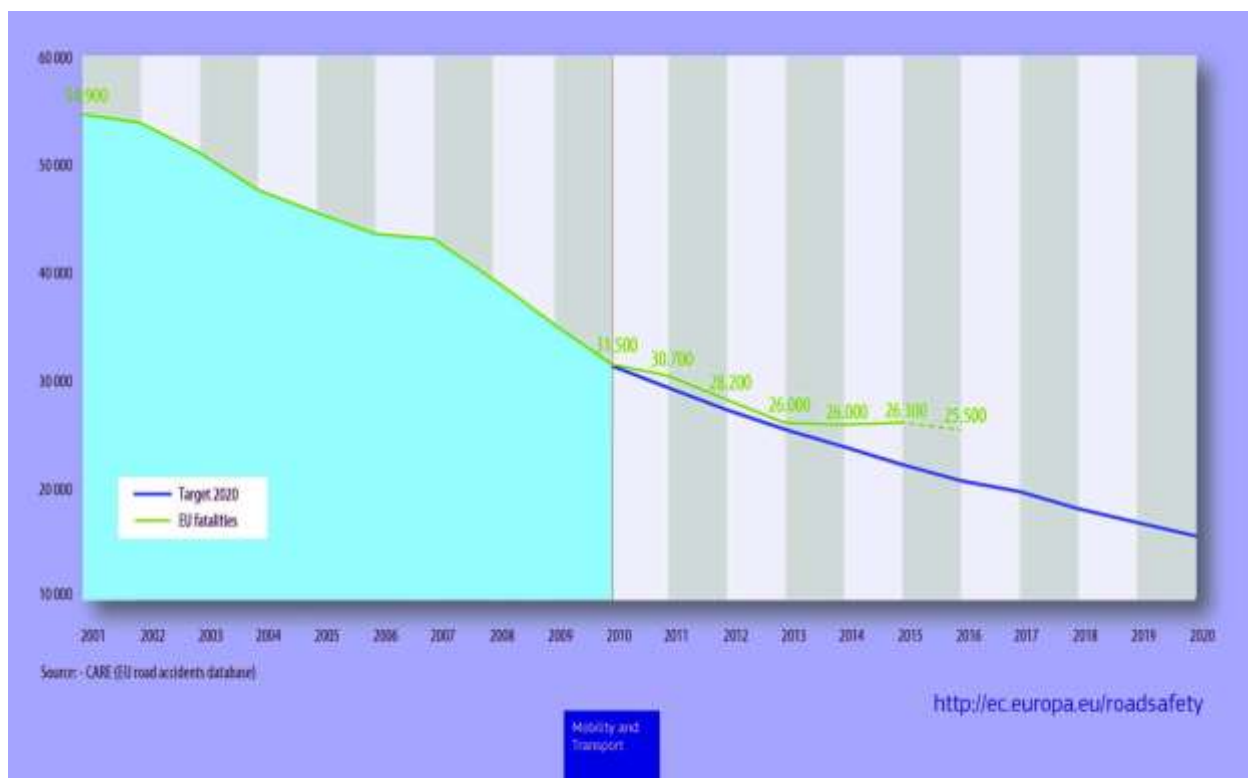


Рис.3. Динамика количества погибших в ДТП по всему Евросоюзу за 2001-2016гг.

Как видно из данного графика, начиная с 2013 года, реальная кривая ДТП (зеленая) отклонилась от желаемой целевой (синяя), количество жертв практически не изменяется, оставаясь на уровне около 25 000 человек. Прогресс резко замедлился, что ставит под угрозу выполнение намеченного ЕС плана вдвое снизить смертность в авариях и говорит о необходимости принятия дополнительных мер по коррекции ситуации.

На этом фоне особый интерес представляет опыт отдельных стран ЕС, в т.ч. тех, которые определены ТЗ в качестве приоритетных для анализа. Часто в качестве примера эффективной борьбы с аварийностью приводят Швецию.

В 2013 году число людей, погибших в результате ДТП в Швеции, составило 264, что является рекордным минимумом. Хотя количество автомобилей в стране и их общий пробег удвоились с 1970 года, число смертей на дорогах сократилось на 80 % за тот же период. Дороги Швеции стали самыми безопасными в мире, и каждый год на дорогах у них умирают только трое из каждых 100 000 шведов против 5,5 на 100 000 в Европейском союзе, 11,4 в Америке и 40 в Доминиканской Республике, имеющей один из худших



показателей транспортного риска в мире. Другие страны теперь пытаются скопировать шведский успех. Известный английский журнал «The Economist», поясняет, [как Швеция сделала это](#) [27].

Еще в октябре 1997 года была предложена стратегия по повышению безопасности дорожного движения и снижению смертности в ДТП, которая основана на системном подходе, с постановкой амбициозных, но реалистичных целей, достижимых за длительный период времени. Данная стратегия получила название «Видение – Ноль» (Vision Zero). Базовым принципом стратегии является полная недопустимость ДТП со смертельным исходом. Данный принцип иначе называют принципом «нулевой терпимости», согласно этому принципу нельзя относиться к смертям на дороге как к неизбежному злу, связанному с автомобилизацией.

В основе стратегии «Видение – Ноль» лежит положение о том, что человеку свойственно ошибаться и невозможно полностью избежать аварий, но можно снизить до нуля уровень смертности и тяжелого травматизма. Для этого необходимо создать безопасную транспортную систему, при которой устраняются все возможности для ошибок. Это возможно том случае, когда ответственность за дорожную безопасность разделена между участниками дорожного движения, проектировщиками, дорожными властями, изготовителями автомобилей и т.д., т.е. всеми, кто прямо или косвенно связан с дорожным движением. Подробнее с результатами программы Vision Zero можно ознакомиться, перейдя по ссылке URL: <http://visionzeroinitiative.se/ru/>.

Отметим, что подобные примеры стратегии (видения дорожной безопасности) были адаптированы и приняты другими странами и даже крупными мегаполисами, например, в Нидерландах принята программа, получившая название «Устойчивая безопасность» (подробное описание можно получить из брошюры программы [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151210\\_1\\_netherland.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151210_1_netherland.pdf)). В Нью-Йорке для своей программы даже решили сохранить оригинальное шведское название (сайт программы доступен по ссылке URL: <http://www1.nyc.gov/site/visionzero/index.page>).

Большую роль в сокращении несчастных случаев сыграло планирование. Дороги в Швеции строятся для обеспечения приоритетности безопасности по скорости или удобству. Помогают ограничения скорости в городах, пешеходные зоны и барьеры, отделяющие автомобили от велосипедов и встречного движения. Только строительство 1 500 км дорог по формуле «2+1», где каждая полоса движения по очереди переходит в среднюю полосу для обгонов, по оценкам, спасло около 145 жизней в течение первого десятилетия действия Vision Zero. Построено более 12 600 безопасных пешеходных переходов, включая мосты и наземные «зебры», отмеченные световой сигнализацией и защищенные искусственными неровностями. Строгие меры воздействия на водителей также помогли: менее 0,25% тестируемых водителей превысили допустимое содержание алкоголя в крови. Смертность детей в возрасте до семи лет резко упала - в 2012 году только один был убит, по сравнению с 58-ю в 1970 году.

Будут ли когда-либо достигнута «нулевая» цель? Шведские специалисты в области БДД уверены, что это возможно. Следующим шагом может стать уменьшение вероятности человеческой ошибки, например, путем предотвращения вождения в нетрезвом виде с использованием встроенных в автомобили средств контроля. Но



окончательное решение проблемы будет достигнуто, когда человека вообще отстранят от управления транспортным средством. Не случайно именно в Швеции активно развиваются технологии беспилотного транспорта, что позволяет надеяться на окончательное достижение цели.

В то же время журнал «The Economist» [отмечает](#): «В целом, несмотря на то, что многие страны заимствовали некоторые идеи из проекта Vision Zero, более богатые страны добились большего прогресса в сокращении смертности от ДТП, в то время как бедные страны склонны к увеличению числа жертв ДТП из-за увеличения уровня автомобилизации».

В качестве примера приведем **сводную таблицу аварийности по различным странам мира**, включая обширную статистику по странам ЕС из годового доклада IRTAD Road Safety Annual Report 2016 [25] (доступно по ссылке <http://dx.doi.org/10.1787/irtad-2016-en>).

*Справка. IRTAD - Международный банк данных по ДТП и дорожному движению (International Road Traffic and Accident Database). <https://www.itf-oecd.org/IRTAD>*

В таблице выделены цветом и шрифтом приоритетные страны, выбранные для дальнейшего анализа в соответствии с техническим заданием.

Таблица 4

Страна	Число погибших на 100 000 жителей				Число погибших на 1 млн км пробега ТС				Число погибших на 10 000 ТС			
	1990	2000	2010	2014	1990	2000	2010	2014	1990	2000	2010	2014
Argentina	-	-	12,6	12,4	-	-	-	-	..	..	2,9	2,2
Australia	13,7	9,5	6,1	4,9	14,4	9,1	5,9	4,8	2,3	..	0,8	0,7
Austria	20,4	12,2	6,6	5,1	32	15	7,3	5,4	3,7	1,8	0,9	0,7
Belgium	19,9	14,4	7,7	6,4	28,1	16,3	8,5	7,1	4,3	2,6	1,3	1
Canada	14,3	9,5	6,6	5,2	-	9,4	6,7	5,1	2,3	1,6	1	0,8
Chile	15,7	14,3	12,1	11,9	-	-	-	-			6,3	4,7
Czech Republic	12,5	14,5	7,7	6,5	48,3	36,7	16,2		3,3	3,2	1,3	1,1
Denmark	12,3	9,3	4,6	3,2	17,3	10,7	5,6	3,6	2,9	2	0,9	0,6
<b>Finland</b>	<b>13</b>	<b>7,7</b>	<b>5,1</b>	<b>4,2</b>	<b>16,3</b>	<b>8,5</b>	<b>5,1</b>	<b>4,2</b>	<b>2,8</b>	<b>1,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>
<b>France</b>	<b>19,4</b>	<b>13,9</b>	<b>6,4</b>	<b>5,3</b>	<b>26,2</b>	<b>15,8</b>	<b>7,1</b>	<b>5,9</b>	<b>3,6</b>	<b>2,3</b>	<b>1</b>	<b>0,8</b>
<b>Germany</b>	<b>14,2</b>	<b>9,1</b>	<b>4,5</b>	<b>4,2</b>	<b>19,7</b>	<b>11,3</b>	<b>5,2</b>	<b>4,6</b>	<b>2,5</b>	<b>1,4</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
Greece	20,3	18,7	11,2	7,3	-	-	-	-	7,4	3,1	1,3	0,8
Hungary	23,4	11,7	7,4	6,3	-	-	-	-	11,2	4,4	2	1,7
Iceland	9,5	11,5	2,5	1,2	14,9	13,8	2,5	1,2	1,7	1,8	0,3	0,1
Ireland	13,6	11	4,7	4,2	19,2	13,6	5	4,5	4,5	2,5	0,9	0,8
Israel	8,7	7,1	4,6	3,4	22,4	12,4	7,1	5,3	4,1	2,4	1,4	0,9
Italy	12,6	12,4	7	5,6	-	-	-	-	2,1	1,6	0,8	0,7
Japan	11,8	8,2	4,6	3,8	23,2	13,4	8	6,2	1,9	1,2	0,6	0,5
Korea	33,1	21,8	11,3	9,4	-	49,5	18,7	15,5	28,9	6,9	2,6	2,1
Lithuania	26,9	18,2	9,5	9,1	-	-	-	-	11,8	5	1,4	1,8
Luxembourg	18,7	17,5	6,4	6,4	-	-	-	-	3,3	2,4	0,8	0,8
<b>Netherlands</b>	<b>9,2</b>	<b>7,3</b>	<b>3,9</b>	<b>3,4</b>	<b>14,2</b>	<b>10</b>	<b>4,8</b>	<b>4,3</b>	<b>2,2</b>	<b>1,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>
New Zealand	21,4	12	8,6	6,5	-	13,6	9,4	7,1	3,3	1,8	1,2	0,9
Norway	7,8	7,6	4,3	2,9	12	10,5	4,9	3,4	1,4	1,2	0,6	0,4
Poland	19,3	16,4	10,2	8,4	-	-	-	-	8,1	4,4	1,7	1,2
Portugal	29,3	20	8,9	6,1	-	-	-	-	13,4	3,9	1,6	1,1
Slovenia	25,9	15,8	6,7	5,2	65,1	26,7	7,7	6,1	6,9	3,2	1	0,8
<b>Spain</b>	<b>23,3</b>	<b>14,4</b>	<b>5,3</b>	<b>3,6</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5,1</b>	<b>2,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>

<b>Sweden</b>	<b>9,1</b>	<b>6,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>12</b>	<b>8,5</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
Switzerland	13,9	8,3	4,2	3	18,6	10,6	5,2	3,9	2,2	1,2	0,6	0,4
<b>United Kingdom</b>	<b>9,4</b>	<b>6,1</b>	<b>3</b>	<b>2,9</b>	<b>12,8</b>	<b>7,4</b>	<b>3,8</b>	<b>3,6</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
United States	17,9	14,9	10,7	10,2	12,9	9,5	6,9	6,7	2,4	1,9	1,3	1,2

### 3.2 Выявление уровня развития экономики стран Евросоюза, в т.ч. выбранных для анализа приоритетных стран, на основе общепринятых основных экономических показателей

Данные, приводимые в настоящем разделе, заимствованы из статистического карманного справочника «Транспорт Евросоюза в цифрах–2016», который был представлен Комитетом по внутреннему транспорту европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) [26].

Для удобства дальнейшего восприятия и анализа приводим таблицу сокращений наименований стран и их членства в различных Европейских организациях:

Таблица 5

Члены Евросоюза (а также члены Европейской Экономической Зоны - ЕЭЗ)			
Сокращение		Страна	Член ЕС-28, начиная с года
1. AT		Austria / Австрия	1995
2. BE		Belgium / Бельгия	1958
3. BG		Bulgaria / Болгария	2007
4. CY		Cyprus / Кипр	2004
5. CZ		Czech Republic / Чешская Республика	2004
<b>6. DE</b>		<b>Germany / Германия</b>	<b>1958</b>
7. DK		Denmark / Дания	1973
8. EE		Estonia / Эстония	2004
9. EL		Greece / Греция	1981
<b>10. ES</b>		<b>Spain / Испания</b>	<b>1986</b>
<b>11. FI</b>		<b>Finland / Финляндия</b>	<b>1995</b>
<b>12. FR</b>		<b>France / Франция</b>	<b>1958</b>
13. HR		Croatia / Хорватия	2013
14. HU		Hungary / Венгрия	2004
15. IE		Ireland / Ирландия	1973
16. IT		Italy / Италия	1958
17. LT		Lithuania / Литва	2004
18. LU		Luxembourg / Люксембург	1958
19. LV		Latvia / Латвия	2004
20. MT		Malta / Мальта	2004
<b>21. NL</b>		<b>Netherlands / Нидерланды</b>	<b>1958</b>
22. PL		Poland / Польша	2004
23. PT		Portugal / Португалия	1986
24. RO		Romania / Румыния	2007
<b>25. SE</b>		<b>Sweden / Швеция</b>	<b>1995</b>
26. SI		Slovenia / Словения	2004
27. SK		Slovak Republic / Словацкая Республика	2004
<b>28. UK</b>		<b>United Kingdom / Великобритания</b> <i>Примечание. В 2017 г. начался процесс выхода из ЕС</i>	<b>1973</b>
Другие страны, не являющиеся членами ЕС, но имеющие членство в ЕЭЗ и Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ - ЕФТА)			
IS		Iceland	ЕЭЗ: 1994 ЕФТА: 1960

LI	Liechtenstein	ЕЭЗ: 1994	EFTA: 1991
NO	Norway	ЕЭЗ: 1994	EFTA: 1960
<b>Другие страны – члены EFTA</b>			
CH	Switzerland / Швейцария		EFTA: 1960
<b>Страны – кандидаты на вступление в ЕС</b>			
AL	Albania / Албания		
ME	Montenegro / Черногория		
MK	The former Yugoslav Republic of Macedonia / б. Югославская республика Македония		
RS	Serbia / Сербия		
TR	Turkey / Турция		

**Сравнительный анализ (таблица) основных экономических показателей по 28 странам ЕС (Евростат, 2014)**

Таблица 6

Параметр	Площадь, тыс. кв. км	Население, млн чел	Номинальный ВВП, млрд евро	Соотношение ВВП на душу населения по ППС (среднее по EU-28 принимается равным 100%), %	
1	2	3	4	5	6
Страна/ дата		на 01.01.2015	2014	2013	2014
<b>BE</b>	30.5	11.258	400.6	120	119
<b>BG</b>	111.0	7.202	42.8	46	47
<b>CZ</b>	78.9	10.538	154.7	83	85
<b>DK</b>	43.1	5.660	260.6	126	125
<b>DE Германия</b>	<b>357.1</b>	<b>81.174</b>	<b>2 915.7</b>	<b>124</b>	<b>126</b>
<b>EE</b>	45.2	1.313	20.0	75	76
<b>IE</b>	70.3	4.626	189.0	131	134
<b>EL</b>	132.0	10.812	177.6	74	73
<b>ES Испания</b>	<b>506.0</b>	<b>46.440</b>	<b>1041.2</b>	<b>91</b>	<b>91</b>
<b>FR Франция</b>	<b>633.1</b>	<b>66.352</b>	<b>2 132.4</b>	<b>109</b>	<b>107</b>
<b>HR</b>	56.6	4.225	43.0	59	59
<b>IT</b>	301.3	60.796	1 613.9	98	96
<b>CY</b>	9.3	0.847	17.4	84	82
<b>LV</b>	64.6	1.986	23.6	62	64
<b>LT</b>	65.3	2.921	36.4	73	75
<b>LU</b>	2.6	0.563	48.9	264	266
<b>HU</b>	93.0	9.849	104.2	66	68
<b>MT</b>	0.3	0.429	8.1	86	86
<b>NL Нидерланды</b>	<b>41.5</b>	<b>16.901</b>	<b>662.8</b>	<b>133</b>	<b>131</b>
<b>AT</b>	83.9	8.585	329.3	131	130
<b>PL</b>	312.7	38.006	410.8	67	68
<b>PT</b>	92.1	10.375	173.4	77	78
<b>RO</b>	238.4	19.861	150.2	54	55
<b>SI</b>	20.3	2.063	37.3	81	82
<b>SK</b>	49.0	5.421	75.6	76	77
<b>FI Финляндия</b>	<b>338.4</b>	<b>5.472</b>	<b>205.3</b>	<b>113</b>	<b>111</b>
<b>SE Швеция</b>	<b>450.3</b>	<b>9.747</b>	<b>430.6</b>	<b>125</b>	<b>123</b>

<b>UK</b> <b>Великобритания</b>	<b>243.8</b>	<b>64.767</b>	<b>2 254.3</b>	<b>108</b>	<b>109</b>
<b>AL</b>	28.7	2.893	10.0	29	30
<b>ME</b>	13.8	0.622	3.5		
<b>MK</b>	25.7	2.069	8.5		
<b>RS</b>	88.4	7.112	33.3	38	37
<b>TR</b>	785.3	77.696	601.2	н/д	
<b>IS</b>	103.0	0.329	12.8	118	119
<b>NO</b>	323.8	5.166	377.5	185	178
<b>CH</b>	41.3	8.237	528.8	164	162

**Сравнение отдельных экономических показателей по среднеевропейскому уровню (28 стран ЕС) и по отдельным ведущим экономикам мира (США, Китай, Япония, Россия) (по данным агентства Евростат за 2014г.**

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>)

Таблица 7

Параметр\Страна	EU-28	США	Япония	Китай	Россия
Население, млн.	507,54	318,86	127,13	1364,27	143,82
Прирост населения, в % к предыдущему году	0.3	0.7	-0.2	0.5	0.2
Доля городского населения % от общего	75	81	93	54	74
Площадь, тыс. кв. км	4 471	9 629	378	9 597	17 075
Плотность населения человек/кв. км	114	33	336	142	8
Номинальный ВВП млрд EUR	13 958	13 129	3 468	7 805	1 402
Рост реального ВВП, %	1.4	2.4	-0.1	7.3	0.6
Относительный ВВП на душу населения по паритету покупательной способности (EU-28 = 100 %)	100	150	100	36	71
Экспорт товаров млрд EUR	1 702	1 231	528	1 691	375
Импорт товаров млрд EUR	1 689	1 789	603	1 363	232

**Сравнительный анализ (таблица) скоростных лимитов и предельного уровня содержания алкоголя в крови в 28 странах ЕС**

Таблица 8

Страна	Ограничения скорости, км/час			Предельный уровень алкоголя в крови (‰)
	Города	Вне городов	Автомагистрали	
<b>BE</b>	<b>30-50</b>	<b>90-120</b>	<b>120</b>	<b>0.5</b>
<b>BG</b>	<b>50</b>	<b>90</b>	<b>130</b>	<b>0.5</b>
<b>CZ</b>	<b>50</b>	<b>90</b>	<b>130</b>	<b>0.0</b>
<b>DK</b>	<b>50</b>	<b>80</b>	<b>130</b>	<b>0.5</b>
<b>DE</b>	<b>50</b>	<b>100</b>	<b>(130)</b>	<b>0.5</b>
<b>EE</b>	<b>50</b>	<b>90-110</b>	<b>-</b>	<b>0.2</b>

IE	50	80-100	120	0.5
EL	50	90-110	130	0.5
ES	50	90-100	120	0.5
FR	50	80-110	110-130	0.5
HR	50	90-110	130	0.5
IT	50	90-110	130	0.5
CY	50	80	100	0.5
LV	50	90	110	0.5
LT	50	70-90	110-130	0.4
LU	50	90	110-130	0.5
HU	50	90-110	130	0.0
MT	50	80	-	0.8
NL	50	80-100	130	0.5
AT	50	100	130	0.5
PL	50-60	90-120	140	0.2
PT	50	90-100	120	0.5
RO	50	90-100	130	0.0
SI	30-50	90-100	130	0.5
SK	50	90	130	0
FI	40-50	80-100	100-120	0.5
SE	50	70	110	0.2
UK	32-48	96-112	112	0.8
AL	40	80-90	110	0.5
ME	50	80-100	130	0.5
MK	60	80-100	120	0.5
RS	50	80-100	120	0.3
TR	50	90-110	120	0.5
IS	50	80-90	-	0.5
NO	50	80	90-100	0.2
CH	50	80-100	120	0.5

**Примечания.**

1. В UK, IE, CY and MT левостороннее движение, во всех других - правостороннее (в частности, в Швеции с 3 сентября 1967г.).

2. Дорожные знаки в UK имеют единицу измерения в милях в час.

3. Средняя колонка скоростей в таблице соответствует разрешенным скоростям вне населенных пунктов на двухполосных дорогах, не являющихся автомагистралями.

4. Скоростные лимиты (особенности).

**Германия:** Автомагистрали. Нет общего ограничения скорости, рекомендуемый лимит 130 km/h (более половины дорожной сети Германии имеет скоростной лимит 120 км/ч и вдвое меньше).

**Франция:** двухполосные шоссе 110 km/h. Если дорога мокрая: на многополосных шоссе (автомагистрали) 110 km/h, двухполосные шоссе 90 km/h, другие дороги вне населенных пунктов 80 km/h.

**Италия:** на некоторых магистралях с количеством полос в каждую сторону не менее 3-х по запросу владельца дороги разрешается 150 km/h.

**Финляндия:** зимой лимит разрешенной скорости на шоссе (магистрали) - 100 km/h, на других дорогах вне населенных пунктов - 80 km/h.

**Польша:** в городах 50 km/h с 05-00 до 23-00, 60 km/h с 23-00 до 05-00.

5. Разрешенные пределы алкоголя в крови. Во многих странах по отношению к

начинающим (молодым по возрасту, либо неопытным) и профессиональным водителям действуют специальные (более жесткие) ограничения.

В России законный порог нормальной дозы алкоголя в выдыхаемом воздухе трезвого водителя в 0,16 мг/л соответствует предельному значению содержания алкоголя в крови, равному 0,35 промилле.

Источники: национальные ресурсы, International Transport Forum, вебсайт EC Road Safety, TIPSOL, World Health Organization (ВОЗ).

### Сравнительный анализ (таблица) различных допусков (предельных уровней) нагрузки на оси (т) грузовых ТС в 28 странах ЕС

Таблица 9

Страны	Допустимая нагрузка на ось (неведущую)	Допустимая нагрузка на ведущую ось	Одиночные грузовики		Автопоезда		Сочлененные трактора
			2 оси	3 оси	4 оси	5 осей и более	5 осей и более
BE	10	12	19	26	39	44	44 (2)
BG	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40
CZ	10	11.5	18	26 (1)	36	44 (1)	42 - 48
DK	10	10/11.5 (3)	18	24/26 (1)(3)	38	42 - 48	42 - 48
DE	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40
EE	10	11.5	18	26 (1)	36 (10)	40 (11)	40
IE	10	11.5 (7)	18	26 (1)	36	44 (1)	44 (1)
EL	7/10	13	19	26	33	40	40
ES	10	11.5	18	26	36	40	42 - 44
FR	13	13	19	26	38	40	40
HR	10	11.5	18	24	36	40	40
IT	12	12	18	26 (1)	40	44	44
CY	10	11,5	18	25	36	40	40 (6)
LV	10	11.5	18	26 (1)	40	40	40
LT	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40 - 44 (8)
LU	10	12 (9)	19	26	44	44	44
HU	10	11.5	18	25	30	40	40 (6)
MT	10	11.5	18	25	36	40	40 (6)
NL	10	11.5	21.5	33	40	50	50
AT	10	11.5	18	26	36	40	40
PL	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40
PT	10	12	19	26	37 (10)	40	40
RO	10	11.5	18	25	36	40	40
SI	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40
SK	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40
FI	10	11.5	18	26 (1)	36	44 - 60 (4)	42 - 48
SE	10	11.5	18	26 (1)	38	48 - 60 (5)	48 - 60 (5)
UK	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40 - 44 (8)
AL	10	11.5 (12)	18	26 (1)	36	40	44
ME	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40 - 44 (8)
MK	10	11.5	18	24	31	40	40
RS	10	11.5	18	26	32	40	40
TR	10	11.5	18	25/26	36	40	40 - 44 (8)
IS	10	11.5	18	26 (1)	36	40	44
NO	10	11.5	19	26	37	42	44
CH	10	11.5	18	26 (1)	36	40	40

LI	10	11.5	18	26	36	40	40
----	----	------	----	----	----	----	----

**Примечания.** Сочлененные трактора состоят из дорожного трактора и полуприцепа. Автопоезд состоит из грузового тягача и одного или нескольких прицепов.

- (1) для ТС, оборудованных пневматической или эквивалентной ей подвеской.
- (2) двухосевой трактор + 3-х осевой полуприцеп, механическая подвеска 43 т, пневматическая подвеска – 44 т.
- (3) Национальное или международное движение.
- (4) 5 осей = 44 т; 6 осей = 56 т; 7 осей = 60 т.
- (5) 5 осей = 48 т; 6 осей = 58 т; 7 осей = 60 т.
- (6) 44 т для 40-футовых (ISO) контейнеров.
- (7) 10.5 т для ТС с механической подвеской в национальном движении.
- (8) Высшее значение относится к ТС, используемым в комбинированном транспорте
- (9) 11.5 т если подвеска механическая.
- (10) 35 т для 3-осного трактора и одноосного прицепа.
- (11) 44 т для 3-х и более осевого трактора, сочлененного с 3-х и более осевым прицепом.
- (12) Нагрузка на ведущую ось: в национальном движении 10 т; в международном движении 11.5 т; одиночные грузовики с 3-мя осями национальное движение – 24 т, международное движение – 26 т.

В России допустимые осевые нагрузки транспортных средств регулируются Постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 22.12.2016) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» ([Приложение 2](#)).

#### Число транспортных предприятий по странам EU-28 в 2013г. \*

Таблица 10

Страна	Всего по всем видам транспорта	Грузовой автотранспорт	Пассажирский транспорт**
1. BE	18 425	8201	2 848
2. BG	19 461	10 575	5 998
3. CZ	38 944	30 739	3 410
4. DK	11 246	5 150	2 913
5. DE	90 871	35 852	24 848
6. EE	4 761	2 873	459
7. IE	9 124	3939	1873
8. EL	63 814	19 351	35 030
9. ES	193 638	108 173	62 157
10. FR	103 315	37 676	49 770
11. HR	8 839	5 891	1 254
12. IT	129 865	72 723	29 791
13. CY	3 008	895	1 174
14. LV	6 560	3 310	975
15. LT	10 776	4 891	3 259

16. LU	969	461	208
17. HU	26 730	14 149	7 687
18. MT	1 308	404	531
19. NL	37 689	11 156	6 591
20. AT	13 957	6 570	5 287
21. PL	135 210	77 141	42 789
22. PT	22 396	8 287	11 089
23. RO	36 127	22 622	9 589
24. SI	8 432	5 561	1 022
25. SK	16 389	8 105	4 413
26. FI	22 129	10 370	9 001
27. SE	29 486	15 006	8 802
28. UK	70 547	33 527	11 373

*Примечания.* (\*) Данные относятся к деятельности по транспортировке и складским операциям (включая почтовые и курьерские услуги, услуги по вывозу мусора).

(\*\*) Включая все городские и пригородные ТС (автобус, трамвай, троллейбус, метро и надземные железные дороги).

**Сравнительный анализ (таблица) производительности грузового  
автомобильного транспорта в 28 странах ЕС по территориальному принципу**

Таблица 11

Миллионы тонно-километров							%
Страна/год	2005	2010	2011	2012	2013	2014	Изменение % '14/'13
<b>EU-28</b>	1 755.5	1 714.7	1 699.4	1 644.7	1 668.6	1 674.7	0.4
<b>BE</b>	46.8	45.0	44.8	45.1	47.4	47.8	0.7
<b>BG</b>	11.0	8.9	9.7	9.3	11.0	10.3	-5.6
<b>CZ</b>	32.3	32.4	33.2	32.5	35.4	37.0	4.5
<b>DK</b>	16.8	17.3	18.4	18.6	19.4	19.5	0.5
<b>DE</b>	370.8	407.2	416.6	407.3	416.8	426.7	2.4
<b>EE</b>	2.7	2.2	2.5	2.5	2.7	2.6	-1.7
<b>IE</b>	15.6	9.6	9.0	8.8	8.6	9.0	5.2
<b>EL</b>	21.9	27.6	18.7	18.6	17.1	17.5	2.4
<b>ES</b>	210.7	184.4	179.9	169.8	166.1	167.1	0.6
<b>FR</b>	294.5	274.8	273.1	258.9	263.7	259.8	-1.5
<b>HR</b>	10.5	7.8	7.6	7.4	7.7	7.6	-2.3
<b>IT</b>	204.0	183.5	157.3	139.5	141.8	133.0	-6.2
<b>CY</b>	1.4	1.1	0.9	0.9	0.6	0.5	-14.9
<b>LV</b>	3.7	3.7	4.0	4.1	4.5	4.5	-0.9
<b>LT</b>	4.4	5.1	5.4	6.0	6.7	6.7	0.3
<b>LU</b>	1.9	2.1	2.2	2.7	2.5	2.9	18.6
<b>HU</b>	22.2	21.3	21.1	19.8	20.1	20.7	3.4
<b>MT</b>							
<b>NL</b>	49.7	52.0	51.4	48.6	48.6	50.3	3.6
<b>AT</b>	32.4	37.9	39.1	38.0	38.6	38.9	0.9



PL	86.8	117.0	125.6	127.9	141.6	138.6	-2.1
PT	23.9	19.0	19.1	16.5	15.8	16.6	5.7
RO	32.5	15.7	15.4	16.9	17.0	16.5	-2.8
SI	7.3	7.4	7.4	7.1	7.1	7.3	2.5
SK	10.5	11.7	12.0	12.2	12.3	13.0	5.6
FI	28.8	26.5	24.6	23.0	21.9	21.5	-1.9
SE	45.1	42.4	42.9	39.6	41.3	48.8	18.4
UK	167.3	151.3	157.5	163.3	152.4	149.6	-1.8
AL							
ME							
MK							
RS							
TR							
IS							
NO	17.1	19.1	19.1	20.0	22.0	22.2	0.8
CH	23.0	21.7	21.2	20.8	20.8	21.7	4.2

**Примечания.** В данные включена перекрестная торговля и каботажные перевозки. Учтена только перевозка грузовыми автомобилями (грузоподъемность более 3,5 тонн).

Статистика ЕС не включает автомобильные грузовые перевозки для Мальты (незначительные, освобожденные от отчетности). Данные BG и RO за 2005 год основаны на их отчетности за 2006 год; Данные для HR и CH на 2005-2007 годы основаны на их отчетности за 2008 год; автомобильный транспорт для CY включает только национальный транспорт (доля международного транспорта пренебрежимо мала).

### Сравнительный анализ (таблица) протяженности дорожной сети (по видам дорог) в 28 странах ЕС

Таблица 12

Страна	Магистральи	Главные или национальные дороги	Региональные дороги	Прочие дороги
BE	1 763	13 229	1 349	138 869
BG	605	2 975	4 035	12 063
CZ	776	6 250	48 736	74 919
DK	1 216	2 646	70 268	
DE	12 917	39 389	178 071	
EE	140	3 873	12 476	42 298
IE	897	4 531	11 631	78 958
EL	1 558	9 299	30 864	75 600
ES	14 981	15 041	135 340	501 053
FR	11 552	9 658	377 323	673 290
HR	1 295	6 711	9 720	9 094
IT	6 751	19 920	154 948	74 420
CY	257	2 203	2 307	4 998
LV	-	1 674	5 388	63 381
LT	309	6 372	14 573	51 337
LU	152	837	1 891	
HU	1 767	6 824	23 169	171 549
MT	-	2 361		
NL	2 678	2 564	7 749	125 650
AT	1 719	9 997	23 640	88 759

PL	1 482	17 804	153 753	242 083
PT	3 065	6 454	4 791	
RO	644	17 110	35 587	32 190
SI	770	819	5 135	32 150
SK	420	3 538	13 996	36 852
FI	810	12 521	13 561	51 201
SE	2 057	13 553	82 905	118 461
UK	3 760	49 074	33 111	335 182
AL				
ME	-	7 965		
MK	259	651	3 778	9 471
RS	603	4 794	10 341	29 271
TR	2 127	31 341	32 155	323 043
IS	11	4 919	2 950	5 010
NO	392	10 562	44 382	39 041
CH	1 419	393	17 926	51 789

*Примечание.* Определение типов дорог варьируется от страны к стране, поэтому данные не вполне сопоставимы. Понятие «Другие дороги» иногда включает дороги без твердого покрытия.

**Сравнительный анализ (таблица) показателей автомобилизации (числа зарегистрированных пассажирских легковых автомобилей на душу населения) в 28 странах ЕС**

Таблица 13

Страна	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	Изменение % '14/'13
EU-28	335	371	410	446	476	488	491	0.7
BE	387	421	456	468	480	491	495	0.7
BG	152	196	245	333	353	402	418	4.2
CZ	234	295	336	387	429	450	459	2.0
DK	309	320	347	362	389	406	412	1.5
DE	461	495	475	493	517	543	547	0.8
EE	154	269	333	366	416	478	497	4.1
IE	228	276	348	400	416	420	425	1.3
EL	169	208	295	391	469	469	472	0.7
ES	309	360	431	460	475	474	474	0.2
FR	404	422	460	476	482	481	479	-0.3
HR	121	155	262	321	353	341	349	2.3
IT	483	533	572	597	619	608	610	0.3
CY	304	335	384	477	551	553	565	2.1
LV	106	134	237	333	307	317	331	4.5
LT	133	199	336	442	554	615	-	н/д
LU	477	556	622	655	659	661	662	0.2
HU	187	218	232	287	299	308	316	2.5
MT	337	487	483	525	581	602	619	2.9
NL	367	364	409	434	464	471	472	0.2
AT	388	452	511	504	530	546	547	0.2
PL	138	195	261	323	453	510	526	3.2
PT	185	255	333	400	424	430	433	0.9
RO	56	97	124	158	214	235	247	5.0

SI	294	357	435	479	518	516	518	0.3
SK	166	189	237	243	310	347	360	3.6
FI	388	371	412	462	535	574	581	1.3
SE	419	411	450	459	460	466	470	0.9
UK	361	378	425	467	465	467	472	0.9
AL	18		37	62	104	118	131	10.8
ME					266	287	280	-2.7
MK	145		148	124	151	168	180	6.9
RS				200	216	248	253	2.0
TR	49		68	84	102	121	127	4.8
IS	468	445	561	625	643	654	661	1.0
NO	380	386	411	437	469	489	495	1.1
CH	442	457	492	518	518	531	532	0.3
LI	594	614	672	705	749	763	767	0.5

*Примечание.* Показатели получены как отношение числа зарегистрированных пассажирских автомобилей (штук) на конец года N к количеству населения (человек) на 1 января года N + 1

**Сравнительный анализ (таблица) числа зарегистрированных пассажирских легковых автомобилей в 28 странах ЕС (тыс. штук)**

Таблица 14

Страна	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	Изменение % '14/'13
<b>EU-28</b>	<b>160106</b>	<b>179690</b>	<b>200245</b>	<b>221211</b>	<b>240070</b>	<b>247404</b>	<b>249773</b>	<b>1.0</b>
BE	3 864	4 273	4 678	4 919	5 276	5 505	5 573	1.2
BG	1 317	1 648	1 993	2 538	2 602	2 910	3 014	3.6
CZ	2 410	3 043	3 439	3 959	4 496	4 729	4 833	2.2
DK	1 590	1 679	1 854	1 965	2 164	2 278	2 330	2.3
DE	36 772	40 499	39 059	40 660	42 302	43 851	44 403	1.3
EE	241	383	464	494	553	629	653	3.9
IE	801	998	1 333	1 684	1 899	1 933	1 966	1.7
EL	1 736	2 205	3 195	4 303	5 217	5 124	5 108	-0.3
ES	11 996	14 212	17 449	20 250	22 147	22 025	22 030	0.0
FR	23 550	25 100	28 060	30 100	31 300	31 650	31 800	0.5
HR	580	711	1 125	1 385	1 515	1 448	1 474	1.8
IT	27 416	30 301	32 584	34 667	36 751	36 963	37 081	0.3
CY	179	220	268	355	463	475	478	0.8
LV	283	332	557	742	637	635	658	3.7
LT	493	718	1 172	1 455	1 692	1 809	1 206	-
LU	183	229	273	307	337	363	373	2.6
HU	1 944	2 245	2 365	2 889	2 984	3 041	3 108	2.2
MT	120	181	189	213	241	256	266	3.8
NL	5 509	5 633	6 539	7 092	7 736	7 932	7 979	0.6
AT	2 991	3 594	4 097	4 157	4 441	4 641	4 695	1.2
PL	5 261	7 517	9 991	12 339	17 240	19 389	20 004	3.2
PT	1 849	2 560	3 443	4 200	4 480	4 480	4 496	0.4
RO	1 292	2 197	2 778	3 364	4 320	4 696	4 908	4.5
SI	587	711	866	960	1 062	1 064	1 068	0.4
SK	880	1 016	1 274	1 304	1 669	1 880	1 949	3.7
FI	1 939	1 901	2 135	2 430	2 877	3 127	3 180	1.7
SE	3 601	3 631	3 999	4 154	4 335	4 495	4 585	2.0

<b>UK</b>	<b>20 722</b>	<b>21 951</b>	<b>25 067</b>	<b>28 326</b>	<b>29 334</b>	<b>30 075</b>	<b>30 557</b>	<b>1.6</b>
<b>AL</b>	59		115	195	295	342	378	10.6
<b>ME</b>	165					179	174	-2.6
<b>MK</b>	286	300	253	310	347	371	371	7.1
<b>RS</b>	1 481				1 566	1 770	1797	1.5
<b>TR</b>	3 059	4 422	5 773	7 545	9 284	9 858	9 858	6.2
<b>IS</b>	120	119	159	187	205	213	217	2.0
<b>NO</b>	1 613	1 685	1 852	2 029	2 309	2 500	2 555	2.2
<b>CH</b>	2 985	3 229	3 545	3 861	4 076	4 321	4 384	1.5
<b>LI</b>	17	19	22	24	27	28	28	1.3

*Примечания.* Количество зарегистрированных ТС (тыс. штук) на конец 2014г., за исключением BE: 1 августа (1 июля 2012 года), CH: 30 сентября, LI: 1 июля. Такси обычно включены. HR: с 2009 года легкие фургоны считаются легковыми, а не грузовыми автомобилями.

**Сравнительный анализ (таблица) числа зарегистрированных автобусов всех категорий в 28 странах ЕС (тыс. штук)**

Таблица 15

Страна	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	Изменение % '14/'13
<b>EU-28</b>	<b>740.3</b>	<b>754.0</b>	<b>775.8</b>	<b>788.1</b>	<b>813.7</b>	<b>815.7</b>	<b>817.5</b>	<b>0.2</b>
<b>BE</b>	15.6	14.6	14.7	15.4	16.2	16.3	16.8	3.1
<b>BG</b>	34.6	41.8	43.0	37.8	24.5	23.3	23.6	1.3
<b>CZ</b>	20.5	20.5	19.0	20.9	20.4	20.3	20.5	0.9
<b>DK</b>	8.1	13.7	14.0	14.4	14.5	13.3	13.4	1.0
<b>DE</b>	<b>100.4</b>	<b>85.4</b>	<b>77.2</b>	<b>75.2</b>	<b>76.5</b>	<b>76.8</b>	<b>77.5</b>	<b>0.9</b>
<b>EE</b>	7.9	7.0	6.1	5.2	4.2	4.5	4.6	2.2
<b>IE</b>	4.0	5.3	7.0	7.6	8.2	8.5	8.8	3.7
<b>EL</b>	21.4	24.6	27.0	26.8	27.3	26.8	26.6	-0.7
<b>ES</b>	<b>45.8</b>	<b>47.4</b>	<b>54.7</b>	<b>58.2</b>	<b>62.4</b>	<b>59.9</b>	<b>59.8</b>	<b>-0.2</b>
<b>FR</b>	<b>70.0</b>	<b>79.0</b>	<b>80.0</b>	<b>83.0</b>	<b>86.0</b>	<b>88.0</b>	<b>89.0</b>	<b>1.1</b>
<b>HR</b>	5.8	3.9	4.7	4.9	4.9	4.8	5.0	5.2
<b>IT</b>	77.7	75.0	88.0	94.4	99.9	98.6	97.9	-0.6
<b>CY</b>	2.3	2.7	2.9	3.2	3.4	3.5	2.6	-
<b>LV</b>	12.1	16.5	11.5	10.6	5.4	5.0	4.8	-2.9
<b>LT</b>	15.2	17.6	15.5	15.3	13.7	13.1	6.9	-
<b>LU</b>	0.8	0.9	1.1	1.3	1.6	1.8	1.8	1.1
<b>HU</b>	26.4	20.5	17.9	17.5	17.6	17.6	17.9	2.0
<b>MT</b>	1.0	1.0	1.1	1.1	1.8	1.7	1.8	4.9
<b>NL</b>	<b>12.1</b>	<b>11.6</b>	<b>11.4</b>	<b>11.0</b>	<b>11.3</b>	<b>9.9</b>	<b>9.6</b>	<b>-3.3</b>
<b>AT</b>	9.4	9.8	9.9	9.3	9.6	9.6	9.6	0.1
<b>PL</b>	92.4	85.4	82.6	79.6	97.0	102.6	106.1	3.4
<b>PT</b>	12.1	15.0	19.8	14.7	15.4	14.8	14.5	-2.0
<b>RO</b>	28.3	42.0	40.7	39.3	40.9	42.8	44.3	3.4
<b>SI</b>	3.1	2.5	2.3	2.3	2.4	2.5	2.6	3.8
<b>SK</b>	14.3	11.8	10.9	9.1	9.4	8.8	9.2	3.8
<b>FI</b>	<b>9.3</b>	<b>8.1</b>	<b>9.9</b>	<b>10.9</b>	<b>13.7</b>	<b>15.5</b>	<b>16.3</b>	<b>4.6</b>
<b>SE</b>	<b>14.6</b>	<b>14.6</b>	<b>14.4</b>	<b>13.5</b>	<b>13.9</b>	<b>14.0</b>	<b>14.0</b>	<b>0.0</b>
<b>UK</b>	<b>75.0</b>	<b>75.9</b>	<b>88.6</b>	<b>105.6</b>	<b>111.5</b>	<b>111.6</b>	<b>112.2</b>	<b>0.5</b>
<b>AL</b>	6.7		16.8	29.5	7.0	5.7	6.0	6.6
<b>ME</b>	1.2						1.2	0.1
<b>MK</b>	2.3	2.5	2.5	2.3	2.7	3.0	3.2	4.7

<b>RS</b>	9.7				8.0	9.0	9.2	0.3
<b>TR</b>	188.1	263.2	354.3	501.9	595.5	641.7	638.5	-0.5
<b>IS</b>	1.3	1.3	1.7	1.9	1.9	2.2	2.3	5.6
<b>NO</b>	21.2	32.5	36.7	28.8	20.3	17.6	17.1	-2.7
<b>CH</b>	31.2	36.5	40.3	45.8	52.8	60.2	62.4	3.8
<b>LI</b>	0.1				0.1	0.1	0.1	0.0

**Примечания.** Количество зарегистрированных ТС (тыс. штук) на конец 2014г., за исключением: BE 1 августа, CH 30 сентября, LI 1 июля. Данные включают автобусы всех категорий, микроавтобусы, а иногда и троллейбусы.

### Сравнительный анализ (таблица) числа зарегистрированных грузовых автомобилей в 28 странах ЕС (тыс. штук)

Таблица 16

Страна	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	Изменение % '14/'13
<b>EU-28</b>		<b>22 862.2</b>	<b>27 478.4</b>	<b>31 710.0</b>	<b>34 858.9</b>	<b>35 452.5</b>	<b>35 863.9</b>	<b>1.2</b>
<b>BE</b>	380.4	442.5	588.8	662.3	744.8	798.0	813.8	2.0
<b>BG</b>	161.6	223.2	259.4	333.9	333.5	388.0	411.8	6.1
<b>CZ</b>		219.3	298.3	439.2	598.0	601.1	615.3	2.4
<b>DK</b>	286.6	333.8	384.9	469.5	485.1	444.4	439.6	- 1.1
<b>DE</b>	1 653.0	2 378.7	2 419.1	2 404.9	2 619.4	2 813.8	2 889.8	2.7
<b>EE</b>	67.7	65.6	82.1	86.2	81.2	92.2	96.6	4.8
<b>IE</b>	143.2	141.8	205.6	286.5	327.1	317.8	317.4	- 0.1
<b>EL</b>	766.4	883.8	1 057.4	1 186.5	1 318.8	1 315.8	1 322.6	0.5
<b>ES</b>	2 401.1	3 024.2	3 923.2	4 849.6	5 303.5	5 070.2	5 025.5	- 0.9
<b>FR</b>	4 840.0	5 116.0	5 673.0	6 115.0	6 358.0	6 462.0	6 519.0	0.9
<b>HR</b>		73.5	122.5	162.9	157.7	141.5	143.7	1.5
<b>IT</b>	2 207.9	2 509.9	3 087.0	3 785.9	4 141.8	4 087.6	4 080.9	- 0.2
<b>CY</b>	74.3	101.2	114.7	118.4	120.7	109.1	104.4	- 4.2
<b>LV</b>		68.7	97.1	113.1	71.6	79.9	83.2	4.1
<b>LT</b>	83.0	108.9	98.6	122.5	133.9	143.0	99.7	-
<b>LU</b>	11.3	15.8	24.7	29.6	35.6	37.7	38.4	2.1
<b>HU</b>	262.0	278.0	352.6	412.9	451.3	462.6	478.4	3.4
<b>MT</b>		40.8	51.5	44.4	42.5	43.4	44.1	1.7
<b>NL</b>	553.0	654.0	899.0	1 004.5	1 004.0	951.3	948.8	- 0.3
<b>AT</b>	261.8	302.9	344.5	358.0	396.8	424.8	434.9	2.4
<b>PL</b>		1 354.1	1 879.1	2 304.5	2 981.6	3 242.5	3 340.6	3.0
<b>PT</b>	781.0	912.3	1 313.2	1 308.0	1 337.0	1 258.4	1 237.0	- 1.7
<b>RO</b>	258.7	343.1	427.2	493.8	667.2	761.6	806.5	5.9
<b>SI</b>	30.8	42.9	54.3	66.4	84.1	84.9	87.3	2.7
<b>SK</b>	92.0	102.6	114.0	174.2	276.0	289.4	293.9	1.5
<b>FI</b>	264.2	252.0	304.3	363.6	464.4	526.1	542.9	3.2
<b>SE</b>	309.5	307.7	374.2	461.2	526.4	565.2	581.2	2.8
<b>UK</b>	2 706.0	2 565.0	2 928.3	3 552.4	3 796.9	3 940.3	4 066.4	3.2
<b>AL</b>		29.1	45.6	47.3	83.7	65.1	68.5	5.2
<b>ME</b>						13.8	13.8	0.2
<b>MK</b>		22.6	24.6	18.0	33.3	35.1	37.4	6.5
<b>RS</b>				118.3	151.7	140.8	139.2	- 1.1
<b>TR</b>		830.0	1 351.8	2 152.0	3 125.4	3 689.0	3 836.2	4.0

<b>IS</b>	13.1	14.8	19.4	25.5	30.4	30.7	31.4	2.3
<b>NO</b>	308.3	349.5	414.3	465.4	527.0	548.3	550.9	0.5
<b>CH</b>	252.1	262.4	278.5	307.2	335.2	371.4	382.3	2.9
<b>LI</b>			2.5	2.6	2.8	3.1	3.1	0.7

**Примечания.** Количество зарегистрированных ТС (штук) на конец 2014 года, за исключением CH: 30 сентября, LI: 1 июля. Как правило, данные включают тяжелые и легкие грузовые автомобили, грузовые автомобили и дорожные тракторы; из-за различий в законодательстве данные не полностью сопоставимы между странами. HR: с 2009 года легкие фургоны включены в категорию легковых автомобилей. EE, FR: включают автомобили специального назначения.

### 3.3 Подтверждение выбора стран, указанных в п. 3.1.5 Технического задания, для проведения контент-анализа разделов их законодательных актов в области безопасности и организации дорожного движения

Системный подход к анализу нормативных правовых актов, регулирующих безопасность и организацию дорожного движения, диктует необходимость исследования опыта других зарубежных стран с целью выявления государственной политики, тенденций и инноваций в области обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, а также обеспечения БДД.

Некоторые параметры, характеризующие приоритетные страны по данным статистической базы UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) за 2015г. – (доступно по ссылке URL: <http://w3.unece.org/PXWeb2015/pxweb/en/STAT/?rxid=924049a0-b155-4cf0-9821-52cb8f2991ef>)

Таблица 17

Страна	Площадь, кв км	Население	Плотность населения на кв. км	Уровень безработицы (в % от трудоспособного населения)	Средний годовой доход на душу населения, USD	Количество погибших в ДТП	Транспортный риск (число погибших на 100 000 ТС)	Социальный риск (число погибших на 1 млн)	Количество раненых в ДТП	Общая длина автомагистралей, км
Великобритания	242910	65128860	268	5,3	41779	1804	6	28	194122	3768
Германия	357030	81686610	229	4,6	47999	3459	8	42	393432	12993
Испания	505992	46447696	92	22,1	34727	1689	8	36	134455	15336
Нидерланды	41526	16939923	408	6,9	50078	531	..	31	20268	2730
Финляндия	338150	5479530	16	9,4	42282	266	8	49	6385	881
Франция	551500	66624068	121	10,4	41199	3459	11	52	70774	11599
Швеция	449964	9799186	22	7,4	47823	..	..	..	..	2119

Как видно из вышеприведенных данных, выбранные для анализа страны объединяет относительная близость среднегодового дохода на душу населения, рассчитанного по паритету покупательной способности (среднее арифметическое \$43698, рассчитанный коэффициент вариации всего 12%) и сравнимые показатели транспортных рисков, что дает основание считать данные страны сходными по своим показателям. Предварительно можно заключить, что проводимый в работе анализ передового опыта по

обеспечению БДД оправдан, поскольку относится к однородной по своему развитию группе стран с высоким уровнем дохода и низким уровнем аварийности.

Проведенный в настоящем подразделе анализ затрагивал европейское законодательство, исходя из двух аргументов:

1) Россия является членом Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) с 1947 года и приняла на себя обязательства по выполнению более 30-ти из порядка 60 конвенций, соглашений и других международных договоров, заключенных под эгидой ЕЭК ООН, в том числе Россия должна следовать семи международным договорам в области дорожного движения;

2) с мая 2004 года у России появилась непосредственная граница с Европейским союзом, поэтому гармонизация с европейским законодательством могла бы быть полезной.

Эти аргументы стали подтверждением выбора для анализа как нормативных правовых актов ЕС в целом (наднациональные НПА), так и НПА ряда стран-участников ЕС, характеризующихся лучшими показателями ОБДД.

Проведенные исследования показали, что в Европе неоднократно пересматривались требования к обеспечению безопасности дорожного движения и безопасности грузовых и пассажирских перевозок, на основании которых принимались решения о соответствующих обеспечительных мерах, в целях:

- приведения в соответствие с достижениями научно-технического прогресса и практикой использования новых, более динамичных и комфортных транспортных средств
- дальнейшей гармонизации с нормами ЕЭК ООН
- приведения в соответствие с современными условиями дорожного движения
- последовательного ужесточения доступа к выполнению перевозок и управлению транспортными средствами.

Для работы со статистикой зарубежных стран по показателям обеспечения БДД Исполнитель использовал открытые источники публикаций (указанные в разделах данного отчета выше) и свои соисполнительские работы по Государственным контрактам по тематике ОБДД, в которых такие данные представлены.

Ущерб, наносимый обществу (в виде гибели и инвалидизации людей) и экономике (в виде финансирования лечения, содержания медицинских и спасательных служб и т.д.) ДТП, недопустимо велик. Признавая серьезность негативных аспектов непрерывного процесса роста автомобилизации, транспортная политика ЕС в целом и стран-участников нацелена не на прямое ограничение этого процесса, а на его регулирование в целях снижения потерь от ДТП.

Все принятые в ЕС критерии оценки состояния обеспечения безопасности (и не только дорожного движения, а и безопасности в целом) основаны на безусловном приоритете жизни людей. Поэтому любые показатели оценки истинного состояния ОБДД рассчитываются как количество погибших на количество пострадавших, на численность населения, на количество транспортных средств, на километры пробега и другие показатели развития инфраструктуры транспорта и транспортной сети. К показателям ОБДД не относятся ни удельная протяженность дорог, ни обеспеченность транспортом, ни экономические показатели и т.п.

Любая система дорожного движения является чрезвычайно сложной и опасной для здоровья человека. К ее элементам относятся автотранспортные средства, дороги и участники дорожного движения, а также физическая, социальная и экономическая обстановка. Для того чтобы сделать систему дорожного движения менее опасной, необходим «системный подход», понимание структуры и взаимодействия между элементами системы, а также выявление потенциальных возможностей для адекватных действий. В частности, для этого необходимо признать, что организм человека чрезвычайно уязвим к травмам и что люди совершают ошибки.

Безопасная система дорожного движения – это такая система, которая приспособляется к уязвимости человека и его ошибкам, и компенсирует их.

Из всех систем, с которыми людям приходится сталкиваться повседневно, системы дорожного движения являются наиболее сложными и наиболее опасными. Ежедневно в мире от дорожно-транспортного травматизма погибает более 3 тыс. человек. Прогнозы показывают, что в ближайшие 15 лет эти цифры могут увеличиться на 50-60%, если не будет проявлена решительная приверженность делу предупреждения ДТП. Тем не менее, до сих пор трагедия, кроющаяся за этими цифрами, привлекает меньше внимания средств информации, чем другие менее часто встречающиеся трагичные происшествия (пожары, наводнения, авиакатастрофы и др.).

Для анализа статистических данных по показателям БДД в Евросоюзе использовалась информационная база ЕС по безопасности дорожного движения CARE. Анализ подвергались как основные показатели БДД в абсолютном выражении (количество погибших в результате ДТП, количество раненых в результате ДТП, количество ДТП со смертельными исходами), так и в относительном выражении (абсолютные показатели в расчете на количество жителей, численность парка транспортных средств и общий километраж пробега).

Принцип целостности и непротиворечивости требует выявления общего ядра государственного регулирования в области обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, а также обеспечения БДД, в различных зарубежных странах, которое зарубежными и отечественными профессионалами признано и оценено как наиболее эффективная практика и рекомендовано на наднациональном (общеевропейском) уровне, а также на национальном уровне в качестве наиболее приемлемого.

В связи с этим вначале выполнялся анализ государственного регулирования государственного регулирования в области обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, а также обеспечения БДД по Евросоюзу в целом. Затем особый акцент был сделан на зарубежных странах с низким уровнем аварийности, особенно имеющих современную среду дорожного движения (и в плане напряженности дорожного движения, и в плане природно-климатических, ландшафтных особенностей) близкую (по возможности – аналогичную) с Российской Федерацией.

Способом выбора приоритетных стран является сравнительный анализ рисков аварийности (критерием выбора является низкий уровень аварийности). Риски оцениваются по методике общепринятой в мире, включая Россию:

- вариант 1 - оценка по «уровню социального риска» (другое общепринятое название - по «уровню риска гибели в ДТП»), рассчитывается как число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. жителей страны



- вариант 2 - оценка по «тяжести последствий ДТП», рассчитывается как число погибших на 100 пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях
- вариант 3 – оценка по «транспортному риску» (другое общепринятое название - по «уровню безопасности дорожного движения в стране»), рассчитывается как число погибших в ДТП в зависимости от уровня автомобилизации, то есть на 10 тыс. ТС.

Для сравнения указанных рисков аварийности был проведен анализ статистики показателей обеспечения БДД в зарубежных странах. Показатели статистики по выбранным критериям обеспечения безопасности дорожного движения по различным зарубежным странам приведены в таблицах, на рис. и диаграммах в разделе 3 данного отчета. По тексту представим результат статистических сравнений и выбора наиболее показательных стран.

По первому – и самому важному из критериев оценки состояния ОБДД - в среднем по ЕС уровень социального риска в 2015 году составил 5.16 (рис. 4).

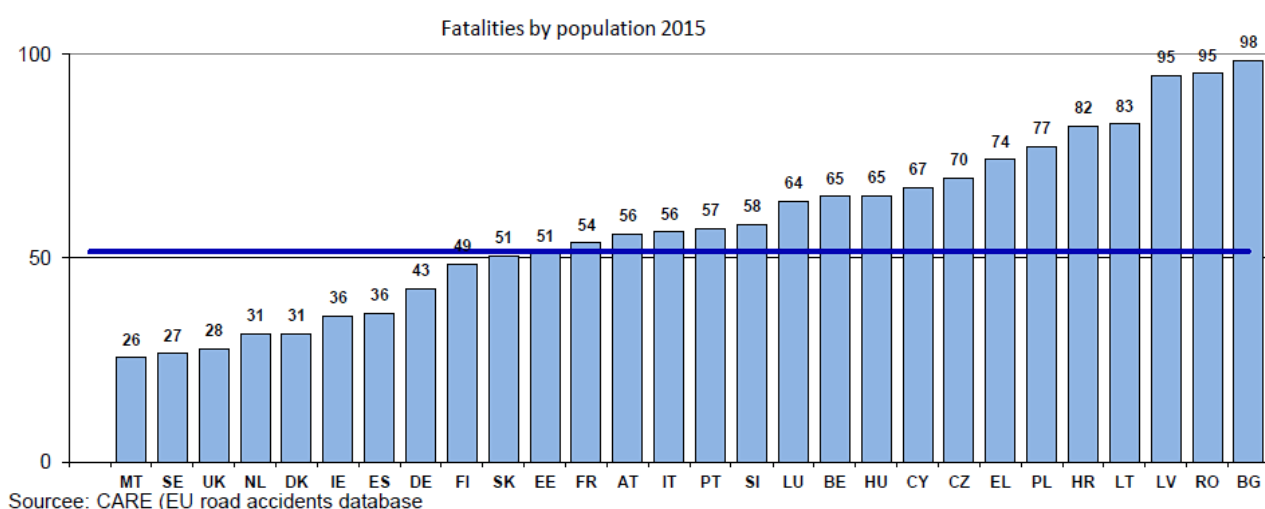


Рис.4. Уровень социального риска в странах- участниках ЕС в 2015 году (в расчете на 1 млн жителей). Синей линией показан уровень риска по ЕС в целом.

Хотя этот уровень держится практически неизменным последние 3 года, он имеет устойчивую тенденцию к снижению (в 1991 году уровень был 16.1, к 2001 году снизился до 11.3, к 2011 году – до 6.1). Лучшие показатели в ЕС (ниже среднеевропейского уровня социального риска) к 2016 году достигли следующие страны-участники ЕС (приведена иерархия по убыванию уровня риска): Финляндия – 4.9, Германия - 4.3, Ирландия и Испания -3.6, Дания и Нидерланды – 3.1, Великобритания -2.8, Швеция -2.7 и Мальта -2.6. Как видим – именно в это перечень стран с лучшими показателями социального риска входят страны, выбранные в отчете для анализа НПА в сфере обеспечения безопасности перевозок и безопасности дорожного движения. Единственная страна, не вошедшая в этот список – Франция, тем не менее, она держит данный показатель (5.4 в 2015 году) почти на уровне среднеевропейского (5.16).

Значение этого критерия в России составляло - 23 в 2006 году, 18.6 в 2010 году, 19.6 в 2011 году и достигло 15.8 в 2015 году по официальной статистике МВД РФ. И хотя явно имеется тенденция снижения, все же в среднем этот показатель в 3 раза хуже, чем в

ЕС. В связи с этим имеет смысл провести анализ НПА в сфере обеспечения безопасности по ЕС в целом и по выбранным странам с целью найти пригодные для российских условия методы и механизмы снижения личного риска погибнуть в ДТП.

По второму варианту оценки рисков аварийности и выбора стран с лучшими показателями обеспечения безопасности дорожного движения предварительный анализ позволил сделать следующие выводы. Несмотря на отмеченную позитивную 10-летнюю тенденцию снижения тяжести последствий ДТП (оцениваемой числом погибших на 100 пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях), ее уровень в России входит в тройку самых высоких в мире.

Так, из 100 пострадавших в ДТП в 2000 году в России погибали 14 человек, в 2008 году – 11 человек, в 2010 году -10,6 человек, в 2011 году – 10 человек, в 2015 году – 9,99 человек. По ЕС в целом в 2015 году этот риск составил 1.77 (рис. 5), что в 5.6 раза лучше, чем в России.

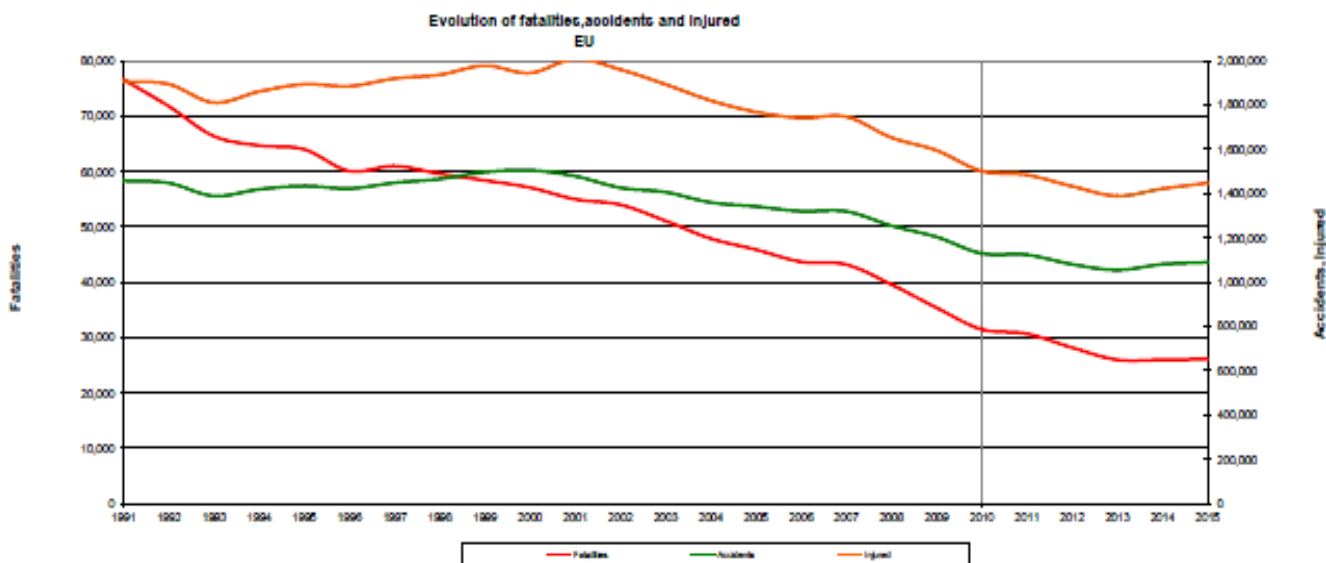


Рис.5. Динамика количества погибших (красная линия и ось слева), количества ДТП (зеленая линия и ось справа) и пострадавших в них (оранжевая линия и ось справа) в ЕС за период с 1991 по 2015 годы.

По выбранным в отчете странам этот показатель за 2015 год имел следующую иерархию: Великобритания – 0.8, Германия – 0.9, Испания -1.2, Швеция - 1.3, Нидерланды– 2.6, Финляндия – 3.4. Аутсайдером среди выбранных стран по-прежнему является Франция – этот риск в 2015 году равен 4.7.

По совокупности обоих рейтинговых рисков ДТП в тройку лидеров нужно включить Великобританию, Швецию и Нидерланды, что вполне отвечает устойчивой тройке мировых лидеров по обеспечению БДД – куда также входят Великобритания, Швеция и Норвегия. Поэтому анализу НПА именно по этим странам нужно уделить главное внимание.

Что касается третьего варианта оценки, то имеет место следующая ситуация - разрыв в уровне безопасности дорожного движения в России по сравнению с другими странами сохраняется устойчиво в течение многих лет. Показатель числа погибших на 10 тыс. транспортных средств в России (так называемый «транспортный риск») в 4-6 раз

больше, чем в выбранных в отчете для анализа зарубежных странах с развитой экономикой (Германия, Великобритания, Нидерланды, Швеция и др.) и в 2-2,5 раза больше, чем в недавно присоединившихся к ЕС Польше, Венгрии, Болгарии и др., система ОБДД которых находится в стадии трансформации для гармонизации с установленными в ЕС стандартами и Правилами. Самый большой разрыв российских показателей – разница почти в 10 раз - имеет место с Великобританией, Швецией и Финляндией.

Таким образом, предварительный сравнительный анализ показал наличие общего множества стран с наиболее высокими показателями обеспечения безопасности дорожного движения - по любому из вариантов оценки рисков аварийности такими странами являются Великобритания, Швеция, Финляндия и Нидерланды. Три указанных страны, расположенных в Скандинавии и граничных регионах, имеют сходные с Россией природно-климатические и ландшафтные условия.

Для полноты анализа также отображена Германия, которая не является страной с самыми лучшими показателями обеспечения безопасности дорожного движения в мире, но, во-первых, она устойчиво входит в десятку лучших стран по показателям ОБДД и, во-вторых, она является, вероятнее всего, страной самой «аналогичной» России как в плане высокого уровня автомобилизации, высокой интенсивности движения, большими пробегами транспортных средств, так и в плане природно-климатических, ландшафтных и топологических особенностей, сочетания районов с теплым климатом («незамерзающими» дорогами) и умеренно - прохладным, сочетания горных местностей и равнинных территорий, достаточной протяженностью и площадью территории (по европейским меркам).

Выбор для анализа Испании и Франции не является самым приоритетным, однако, отдельные положения их НПА в сфере ОБДД и безопасности перевозок возможно могли бы быть полезны для южных регионов России.

Итак, и с научной и с практической точки зрения важно по выбранным странам (соблюдая выявленную иерархию по рискам обеспечения БДД: от «лучших» – как Швеции, Великобритании, Нидерландов и Финляндии до «средней» – Германии и «менее важных» – Испания и Франция) странам выявить особенности государственного регулирования обеспечения БДД и безопасности пассажирских и грузовых перевозок. Результаты анализа будут являться основой для получения информации о мерах по нормативному регулированию, предпринимаемых в приоритетных странах и доказавших свою эффективность.

Из всех систем, с которыми людям приходится сталкиваться повседневно, системы дорожного движения являются наиболее сложными и наиболее опасными. Ежедневно в мире от дорожно-транспортного травматизма погибает более 3 тыс. человек. Прогнозы показывают, что в ближайшие 20 лет эти цифры могут увеличиться на 50-65%, если не будет проявлена решительная приверженность делу предупреждения ДТП. Тем не менее, до сих пор трагедия, кроющаяся за этими цифрами, привлекает меньше внимания средств информации, чем другие менее часто встречающиеся трагичные происшествия (пожары, наводнения, авиакатастрофы и др.).

Из исследования, проведенного Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) видно, что если не предпринять необходимых действий, то к 2020 г. дорожно-

транспортный травматизм может с десятого места переместиться на третье в ранге ведущих компонентов глобального бремени и опасностей болезней и травм (табл. 18). По оценкам экспертов ВОЗ около 85% летальных исходов и 90% утраченных лет жизни, скорректированных на инвалидность, по причине дорожно-транспортного травматизма приходится на страны с низким и средним доходом.

Таблица 18

1990 год (факт)		2020 год (прогноз)	
Ранг		Ранг	
1	Респираторные заболевания	1	Ишемическая болезнь сердца
2	Диарейные болезни	2	Монополярная депрессия
3	Перинатальные состояния	3	Дорожный травматизм
4	Монополярная депрессия	4	Сердечно-сосудистые болезни
5	Ишемическая болезнь сердца	5	Болезни легких
6	Сердечно-сосудистые болезни	6	Респираторные заболевания
7	Туберкулез	7	Туберкулез
8	Корь	8	Военные конфликты
9	Дорожный травматизм	9	Диарейные болезни
10	Врожденные пороки	10	СПИД

Таблица 18. Данные ВОЗ - Ранги мировой десятки основных причин болезней и травм (ранжирование проведено по показателю DALY – утраченных лет жизни, скорректированных на инвалидность).

Дорожно-транспортные происшествия происходят на всех континентах и во всех странах мира. Ежегодно они уносят жизнь более миллиона человек в год, нанося травмы или вызывая инвалидность еще 20-50 млн. человек. Несмотря на растущее для общества бремя дорожного травматизма, меры по обеспечению безопасности дорожного движения все еще являются дискутируемыми как на международном, так и на национальном уровнях.

Одной из причин этого является недостаток понимания и информации о масштабах проблемы, о медико-санитарных, социальных и экономических издержках дорожно-транспортных происшествий, а также об эффективных мерах, которые могут предупредить ДТП или снизить ущерб, который они наносят. Другая причина состоит в том, что в некоторых странах проблема ДТП и травматизма не находится в «ведении» какого-либо конкретного учреждения как на национальном, так и на международном уровнях. Вместо этого ответственность за решение различных аспектов этой проблемы, включая обеспечение безопасности конструкции транспортных средств, проектирование дорожных сетей, а также подготовку и допуск водителей к управлению транспортными средствами, поделена между многими ведомствами.

В этих условиях твердое политическое намерение разрабатывать и осуществлять эффективную стратегию и программы в области обеспечения БДД могли бы кардинально поменять ситуацию – речь идет не только о признании проблемы БДД в качестве национальной органами государственного регулирования, но и об участии в ее решении транспортного и автомобилестроительного бизнеса, общества в целом и всех участников дорожного движения.

### **3.4 Опыт приоритетных стран в области администрирования существующих и вновь вводимых правовых норм, направленных на повышение безопасности движения и перевозок, профилактику дорожно-транспортной аварийности**

Регулирование деятельности приоритетных стран в области обеспечения БДД осуществляется посредством управленческого механизма в рамках исполнения текущего законодательства и реализации целевых стратегий и программ.

Тип закона, обеспечивающего безопасность дорожного движения, зависит от того, имеет ли страна федеральную или унитарную систему; отдельные территории могут обладать разным уровнем самостоятельности в плане принятия законов, отличающихся от федеральных или общенациональных. При всем своем различии Законы стран ЕС, относящиеся к обеспечению БДД, направлены на сходные области регулирования, что дает основание обратить внимание при анализе на следующие общие направления:

- обучение и допуск граждан к управлению транспортным средством;
- борьба с противозаконным поведением участников дорожного движения (невнимательное вождение, опасное вождение или вождение под воздействием алкоголя или наркотиков и др.);
- организация дорожного движения и вопросы транспортной инфраструктуры;
- совершенствование оказания помощи пострадавшим в авариях.

В большинстве стран Европы головной организацией, координирующей функции государства в сфере обеспечения БДД, является, как правило, профильное министерство, которое отвечает и за транспортную сферу в целом.

Как правило, их названия сочетаются с транспортом и связью, хотя могут и сильно различаться: Министерство инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов, Министерство экологии, устойчивого развития и строительства во Франции, Министерство транспорта и коммуникаций в Финляндии, Министерство предпринимательства и инноваций в Швеции и т. д. Все они имеют похожие функции по отношению к транспортной сфере и ведут примерно одинаковую деятельность.

В большинстве стран принято, что за функционирование автотранспортной системы отвечает одно из подразделений Министерства транспорта (или его аналогов). Например, Дорожная и Автомобильная администрации, как правило, являются правительственными агентствами, находящимися в подчинении Министерства транспорта. Полиция является важнейшим участником процесса обеспечения БДД, но несет, как правило, исключительно правоприменительные функции контроля, наблюдения за дорожным движением и обеспечения соблюдения ПДД.

Тем не менее, в Европе есть страны, в которых головной организацией в области обеспечения БДД является министерство внутренних дел. Среди таких стран выделим Испанию и Россию.

#### **Национальные целевые программы в области организации и обеспечения БДД, уполномоченные органы приоритетных стран**

Большинство стран Европы разработали национальные стратегии повышения безопасности дорожного движения, которые являются аналогами Российских федеральных целевых программ.

В докладе Европейского бюро ВОЗ [24] отмечено, что по состоянию на 2013 год национальные стратегии в области обеспечения БДД разработаны в 49 из 52 стран, принявших участие в обследовании, это дает основания полагать, что данные вопросы весьма важны для их внутренней политики.

КВТ ЕЭК ООН опубликовал неформальные рекомендации по разработке национальных программ/стратегий в области повышения БДД для европейских стран. Ядром всех программ являются цели, которые обычно формулируются со сроком до 10 лет и дают точное, количественное описание того, что должно быть достигнуто и в пределах какого срока. Цель должна быть амбициозной, но достижимой. При установке целей обычно используется показатель, связанный с жертвами аварий (например, количество аварий с фатальным исходом в масштабе страны или количество аварий, в которых серьезно пострадали дети). Также используются промежуточные показатели, связанные с поведением, которое влечет за собой риск аварии (например, число нарушений ограничения скорости на сельских дорогах, или процентное соотношение водителей, управляющих автомобилем в состоянии алкогольного опьянения). Помимо целей программы определяют обязанности и ответственность всех участников дорожного движения, обеспечивают основные условия для достижения установленных целей.

Безусловно, приоритетные страны, выбранные для анализа в рамках настоящей работы, также имеют свои национальные программы.

**Великобритания.** В стране действует долгосрочная стратегия «Strategic Framework for Road Safety 2008-2020», которая была пересмотрена и дополнена в мае 2011 года. Ознакомиться с текстом стратегии на английском языке можно, перейдя по ссылке: [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/8146/strategicframework.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8146/strategicframework.pdf) (дата обращения 29.09.2017).

Приведем выдержку из целей. «Наше долгосрочное видение - обеспечить, чтобы Британия оставалась мировым лидером по безопасности дорожного движения. За последние десятилетия и в последние годы в данной области произошли впечатляющие улучшения. Мы стремимся обеспечить сохранение этой тенденции. Кроме того, наша цель состоит в том, чтобы снизить относительно высокий риск у некоторых групп участников дорожного движения быстрее, например, для велосипедистов и детей в бедных районах».

Выражена уверенность, что приход новых технологий, например, предотвращения столкновений ТС, ускорит достижение целевых показателей, а они таковы: к 2020 году снизить смертность примерно на 37% до 1770 жертв при базовом прогнозе, а при оптимистичном прогнозе уменьшить смертность на 57% до примерно 1200 человек. При условии эффективных действий правительства, наряду с ключевым вкладом местных органов власти, поставщиков услуг и местных общин, число убитых или серьезно раненых (KSI) упадет ниже 10000 с уменьшением на 70% (от уровня 2011) к 2030 году. Последняя цифра, впрочем, не является официальной целью и окончательным прогнозом, но власти уверены, что она может быть достигнута, если все пойдет по плану.

Есть и план действий на ближайшую перспективу, он называется Road Safety Statement, принят и опубликован в декабре 2015г. Ознакомиться и скачать план можно на соответствующей страничке по адресу: <https://www.gov.uk/government/publications/road-safety-statement-working-together-to-build-a-safer-road-system> (дата обращения 29.09.2017).

Ответственный орган. Политика в сфере БДД в Великобритании регулируется Департаментом транспорта (Department for Transport – DfT, до 1970 г. назывался Министерством транспорта), официальный сайт: <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport> (дата обращения 29.09.2017).

Департамент транспорта Великобритании имеет четыре стратегических цели:

- поддержка роста и повышение производительности экономики за счет более надежных и эффективных транспортных сетей;
- улучшение экологических характеристик транспорта;
- укрепление транспортной безопасности и безопасности перевозок;
- расширение доступа к рабочим местам, услугам и социальным сервисам, в том числе для людей с ограниченными возможностями.

Для сравнения. Ключевыми целями Министерства транспорта Российской Федерации на 2017 год являются:

- повышение доступности и качества услуг пассажирского транспорта;
- транспортное обеспечение Кубка конфедераций FIFA 2017 года и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в Российской Федерации;
- развитие транспортной инфраструктуры, стимулирующей увеличение темпов экономического роста и повышение конкурентоспособности отечественных товаров и услуг;
- повышение эффективности и безопасности функционирования транспортного комплекса.

Источник: публичная декларация ключевых целей и приоритетных задач – размещена на официальном сайте министерства и доступна по ссылке [https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=1336](https://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=1336) (дата обращения 29.09.2017). Как мы видим, три цели из четырех практически совпадают с целями Департамента транспорта Великобритании, что говорит о совпадении системных подходов и роли данных ведомств в общественном устройстве.

**Германия.** В стране реализуется программа дорожной безопасности, принятая в ноябре 2011 года и рассчитанная до 2020 года (Road Safety Programme 2011-2020). Основной целевой показатель – сокращение смертей на 40 % по сравнению с уровнем 2011 года к 2020 году.

Интерес представляет обзор достижений программы, который был приурочен к середине срока ее выполнения (2015 год). Ознакомиться с полным текстом данного документа можно по ссылке URL: [http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/mid-term-review-of-the-2011-2020-road-safety-programme.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/mid-term-review-of-the-2011-2020-road-safety-programme.pdf?__blob=publicationFile) (дата обращения 29.09.2017).

В обзоре отмечено, что в ходе действия программы, в промежутке между 2011 и 2014 годами, число смертей в результате ДТП сократилось примерно на 16%, что дает основание считать ход выполнения программы успешным.

Ответственный орган: Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI), официальный сайт <http://www.bmvi.de/EN/Home/home.html> (домашняя страница,



названия и краткое содержание основных разделов, новости на английском языке, дата обращения 29.09.2017).

В составе министерства Генеральный директорат наземного транспорта отвечает за все вопросы, связанные с железнодорожным и автомобильным транспортом. Его подразделение - Дирекция дорожного движения и транспорта занимается такими вопросами, как получение водительских прав, поведение пользователей дорог, регистрация транспортных средств, включая технические требования, коммерческие пассажирские и грузовые перевозки. Дирекция одновременно несет ответственность за обновление Программы дорожной безопасности.

Безусловный интерес представляет прямое сравнение российской и немецкой программ. На первый взгляд, отечественная Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» и национальная программа Германии «Программа дорожной безопасности на 2011-2020 годы» достаточно схожи. Однако значительная разница в показателях транспортных рисков, заставляет рассмотреть программы более детально и выявить отличительные особенности немецкой программы, которые позволяют достигать лучших показателей.

Немецкая программа направлена на выявление проблемных и наиболее уязвимых мест в области обеспечения БДД и борьбу в первую очередь именно с ними. Каждая проблема детально изучается и дифференцируется на составные части. И для каждой такой части предусматривается комплекс мер. Например, водители в программе разделяются по возрасту и стажу, и для каждой категории водителей предусмотрен свой комплекс мероприятий. При совершенствовании безопасности транспортных средств, в особые группы выделяются грузовые автомобили, мотоциклы и велосипеды и предлагаются пути повышения их безопасности. Разделение проблем на составные части позволяет подобрать наиболее эффективный комплекс мер, проводить детальный анализ и контроль результатов реализации мероприятий и при необходимости оперативно корректировать их.

Другим важным аспектом национальной программы Германии является то, что безопасность дорожного движения ставится на одну ступень с экономической эффективностью. Этот принцип предоставляет широкий простор для внедрения инновационных проектов, направленных на повышение БДД, даже несмотря на их высокую стоимость. В Германии активно ведутся разработки и внедрение новейших систем активной и пассивной безопасности автомобилей, создание более долговечного дорожного покрытия с высоким коэффициентом сцепления, других новшеств, связанных с автотранспортной отраслью, более развитый научно-технический потенциал позволяет Германии быстрее и эффективнее находить решения для типичных проблем, связанных с безопасностью дорожного движения.

**Испания.** В стране принята и реализуется стратегия дорожной безопасности до 2020 года (Road Safety Strategy 2011-2020). Ознакомиться с текстом стратегии на английском языке можно, перейдя по ссылке: URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20160107\\_estrategico\\_2020\\_006.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20160107_estrategico_2020_006.pdf) (дата обращения 29.09.2017), а также по адресу: [http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos\\_2011-2020/](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos_2011-2020/).



Девиз испанской стратегии – «Безопасная транспортная система - все граждане имеют право на безопасную мобильность». В этой системе каждый участник должен нести ответственность. Планируется достичь социального риска менее 3,7 (жертв ДТП на 100 000 человек), что связано с общей целью достижения двукратного снижения аварийности в рамках Европейского проекта к 2020 году.

Установлено несколько дополнительных целей - внедрение детских удерживающих систем, контроль скорости, запреты на вождение в нетрезвом виде и т.д.

Ответственный орган: Генеральный директорат дорожного движения (испанский: Dirección General de Tráfico – DGT) - является государственным департаментом (подразделением МВД), который отвечает за испанскую транспортную сеть и безопасность движения. Официальный сайт: <http://www.dgt.es/es/> (дата обращения 29.09.2017).

**Нидерланды.** В Нидерландах принят национальный стратегический план повышения БДД (Road Safety Strategic Plan 2008-2020), ознакомиться с его полным текстом на английском языке можно, перейдя по ссылке: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151210\\_1\\_netherland.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20151210_1_netherland.pdf). (дата обращения 29.09.2017).

Как и в доминирующей во всем мире концепции Vision Zero в плане Нидерландов содержится утверждение о том, что нет уровня смертности или дорожного травматизма, который может считаться приемлемым, т.е. общая цель - ноль.

Конкретная цель на ближайшую перспективу: к 2020г. добиться снижения смертности от ДТП до 580 случаев и числа ранений до 12 250.

Ответственный орган: министерство инфраструктуры и окружающей среды (Ministry of Infrastructure and the Environment), официальный сайт: <https://www.government.nl/ministries/ministry-of-infrastructure-and-the-environment> (дата обращения 29.09.2017).

Миссия министерства – улучшение качества жизни, доступа и мобильности в чистой, безопасной и устойчивой среде. Министерство стремится создать эффективную сеть автомобильных и железных дорог, водных и воздушных путей, эффективно управлять водными ресурсами для защиты от наводнений и улучшения качества воздуха и воды.

Генеральный директорат по мобильности и транспорту (Directorate-General for Mobility and Transport – DGB) уделяет основное внимание развитию воздушных и водных путей, портов, железных дорог, дорожной сети. Кроме того, Генеральный директорат по мобильности и транспорту гарантирует их безопасное и устойчивое использование путешественниками и транспортным сектором, что способствует экономическому росту Нидерландов. В основе поисковых исследований, проводимых директоратом, лежит вопрос о том, какие инвестиции принесут наибольшую прибыль и будут способствовать развитию региона. Существует комплексная программа Beter Benutten [Лучшее использование] улучшения использования существующих транспортных сетей.

**Финляндия.** После успешной реализации предыдущей программы обеспечения БДД (From Objectives to Outcomes, Road Safety Plan until 2014) принята концепция Vision

Zero. Текущий план повышения БДД предусматривает снижение смертности от ДТП до 100 случаев к 2025 году.

Приоритетные темы в краткосрочной перспективе включают:

- повышение осведомленности о БДД среди профессионалов и граждан;
- повышение дорожной безопасности в населенных пунктах;
- снижение последствий опасного поведения и вождения;
- снижение количества лобовых столкновений и минимизации их последствий.

Ответственные органы. Вопросы транспорта и инфраструктуры в Финляндии закреплены за Министерством транспорта и коммуникаций (Ministry of Transport and Communications of Finland), официальный сайт – <https://www.lvm.fi/en/home> (домашняя страница, названия и краткое содержание основных разделов, новости на английском языке, дата обращения 29.09.2017).). Министерство отвечает за разработку законодательства Финляндии о железнодорожном, авиационном, морском, автомобильном транспорте (включая такси). Кроме того, этот орган участвует в разработке законодательства на уровне ЕС. Основная миссия Министерства - развитие транспортных рынков и новых, ориентированных на клиентов услуг.

За безопасность всей транспортной системы и всех видов транспорта, за исключением авиации, отвечает Финское транспортное агентство (Finnish Transport Agency), официальный сайт – <https://www.liikennevirasto.fi/web/en/home> (домашняя страница, названия и краткое содержание основных разделов, новости на английском языке, дата обращения 29.09.2017). ). Целью деятельности, как сообщается на сайте, является обеспечение наличия в Финляндии эффективной, безопасной, энергосберегающей и экологически чистой транспортной системы.

Содействием безопасности дорожного движения, устойчивым развитием транспортной системы, вопросами обучения водителей, выдачи им лицензий, регистрации автотранспорта занимается Финское агентство по безопасному транспорту (Finnish Transport Safety Agency – Trafi), официальный раздел сайта по дорожному транспорту – <https://www.trafi.fi/en/road> (названия и краткое содержание основных разделов, новости на английском языке, дата обращения 29.09.2017).). Кстати, это же ведомство ставит перед собой цель проводить тестирование автоматизированных транспортных средств в Финляндии. Дополнительную информацию по этому вопросу можно найти по ссылке URL: [https://www.trafi.fi/en/road/automated\\_vehicle\\_trials](https://www.trafi.fi/en/road/automated_vehicle_trials) (дата обращения 29.09.2017).

**Франция.** Франция - государство с очень плотной сетью автомобильных дорог, протяженность которых составляет 11882 км (2015 год), причем ежегодно в действие вводится 120-130 км новых автомагистралей. В начале третьего тысячелетия Франция удерживала первое место в ЕС по показателю смертности на дорогах, начиная с 2002 года дорожная ситуация значительно улучшилась. Однако после 12 лет непрерывного спада число погибших на дорогах в 2014 году снова начало расти.

Во Франции существует ответственный орган, определяющий государственную политику в сфере ОБДД - Межведомственный комитет по безопасности дорожного движения (Interministerial Delegation for Road Safety - CISR), подчиняющийся министру внутренних дел, который его и возглавляет.

Существует также ведущая общественная организация - Национальный совет по безопасности дорожного движения, состоящий из 50 членов, среди которых представители органов государственной власти, перевозчиков, водителей, жертв ДТП и прочих заинтересованных сторон. Этот орган отвечает за представление правительству предложений по в сфере БДД, он был вновь сформирован в 2016 году на период до 2019 года.

Учет аварийности в стране осуществляет Национальная межведомственная обсерватория по безопасности дорожного движения (ONISR), сайт данного наблюдательного агентства на французском языке доступен по ссылке: <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere> (дата обращения 29.09.2017).

Интерес представляет также официальный веб-сайт Департамента безопасности дорожного движения министерства транспорта Франции: <http://www.securite-routiere.gouv.fr/> (дата обращения 29.09.2017), на котором в доступной форме представлена актуальная информация для водителей и специалистов в области БДД.

В профильной сфере ведется работа следующих государственных научно-исследовательских организаций: Служба исследований в области транспорта, дорожного движения и строительства (SETRA), Центр изучения транспортных сетей и городского планирования (CERTU), Французский институт транспорта, планирования и сетевых технологий (IFSTTAR), Национальный институт исследований в области безопасности дорожного движения (INSERR). Имеется Фонд безопасности дорожного движения (FSR), который софинансируется государством вместе с различными частными организациями.

Столкнувшись с тревожной ситуацией, правительство в 2015 году утвердило чрезвычайный план из 26 мер по повышению БДД, которые включают дополнительные запреты на использование телефона во время вождения (запрет на использование наушников для мотоциклистов), уменьшение предела содержания алкоголя в крови для начинающих водителей до 0,2 г/л, расширение применения технических средств контроля скоростного режима (новые типы радаров, включая мобильные) и т.д.

После двух лет роста аварийности, по оценке ONISR наступила квазистабильзация, в 2016 году 3477 человек погибли в результате ДТП на дорогах Франции (на 16 человек больше, чем в 2015 году). Другие показатели аварийности также несколько увеличиваются: число людей, пострадавших на дорогах (72 645), возросло на 2,6%, 27 187 человек из них были госпитализированы (+2,2% по сравнению с 2015 годом), многие будут страдать от серьезных осложнений.

Были предприняты дополнительные меры по исправлению ситуации, в заявлениях правительства подчеркивается, что намеченная цель – достижение уровня смертности 2000 человек к 2020 году – может быть достигнута только в случае, если будут объединены два элемента: ответственность водителей и решительные действия государственных органов. Таким образом, можно заключить, что во Франции сложилась непростая ситуация, первоначальная стратегия повышения БДД до 2020 года не выполняется в полном объеме и предпринимаются срочные меры по выправлению ситуации.

**Швеция.** В стране действует уже упомянутый ранее знаменитая Программа [Vision Zero](#). Отметим, что ее нельзя считать целевой программой в традиционном для нас смысле. Это целая стратегия действий со своей идеологией.

Промежуточный анализ достигнутых результатов на 2011 год содержится в анализе трендов проводимых работ по дорожной безопасности (Sweden, Analysis of Road Safety Trends 2011: Management by Objectives for Road Safety Work, Towards the 2020 Interim targets). Ознакомиться с текстом аналитического доклада на английском языке можно, перейдя по ссылке: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Nat\\_Dev-2013-Sweden.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp1/Nat_Dev-2013-Sweden.pdf). В нижеприведенной таблице показаны текущие результаты (анализ 2012 года) для различных показателей, а также приводятся оценки трендов - достаточно ли темпов изменения показателей для достижения установленных целей к 2020 году.

Таблица 19

Показатель	Стартовая точка	2012	Целевой год 2020	Тренд
Число смертей от ДТП	440	286	220	В соответствии с расчетным трендом
Число серьёзно пострадавших от ДТП	5 500	4 400	4 100	В соответствии с расчетным трендом
Процент дорожного трафика в пределах установленных скоростных режимов	43%	46%	80%	Отклонение от тренда
Процент дорожного трафика в пределах установленных скоростных режимов на муниципальной дорожной сети Стартовый год для оценки 2012	63%	63%	80%	Начальный год для оценки, тренд не может быть оценен
Процент трезвых водителей	99,71%	99,77%	99,90%	В соответствии с расчетным трендом
Процент использования ремня безопасности на переднем сиденье автомобиля	96%	98%	99%	В соответствии с расчетным трендом
Процент велосипедистов, использующих защитный шлем	27%	33%	70%	Not in line with the required trend
Процент водителей мопедов, использующих защитный шлем	96%	96%	99%	Начальный год для оценки, тренд не может быть оценен
Процент новых легковых автомобилей, отвечающих высшему рейтингу безопасности еуро NCAP	20%	46%	80%	В соответствии с расчетным трендом
Процент безопасных мотоциклов, оснащенных ABS	9%	28%	70%	В соответствии с расчетным трендом
Процент трафика по дорогам с разрешенной скоростью свыше 80 км/ч, оснащенных разделительными барьерами	Примерно 50%	71%	75%	В соответствии с расчетным трендом

Процент безопасных пешеходных и велосипедных дорожек на городских территориях	Примерно 25%	—	Не определено	Не измеримо, нет цели
Процент муниципалитетов с хорошим состоянием пешеходных и велосипедных дорожек	—	-	Не определено	Не измеримо, нет цели

Головное министерство – Министерство предпринимательства и инноваций официальный сайт <http://www.government.se/government-of-sweden/ministry-of-enterprise-and-innovation/> (дата обращения 29.09.2017).

Ответственный орган: Шведская Дорожная Администрация, подчинена министерству транспорта и наделена очень значительными полномочиями в сфере обеспечения БДД, она несет так называемую секторальную ответственность, т. е. отвечает за весь автодорожный сектор, а значит и за БДД.

*Дополнительно.* Практически в каждой изученной стране работает хотя бы одна национальная общественная организация по БДД, отвечающая за звено «человек», частично финансируемая государством. Роль таких организаций сводится к проведению информационных кампаний, обучению участников дорожного движения, пропаганде принципов БДД. Также они служат инструментом обратной связи населения и государства, участвуют в разработке национальных стратегий и позволяют оценивать общественное мнение в данной сфере.

Реализуется множество отдельных проектов в области БДД, их гораздо больше, чем в России. Это могут быть проекты, реализуемые через наднациональные структуры, сотрудничество между органами власти, экспертными институтами, некоммерческими организациями. Часть проектов финансируют транснациональные бизнес-корпорации, считающих ОБДД важной составляющей собственной социальной политики.

На данный момент только на страничке реализуемых проектов различных организаций, финансируемых Еврокомиссией, насчитывается 161 проект [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/projects/all-projects\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/projects/all-projects_en) (дата обращения 29.09.2017).

Еврокомиссия при этом отмечает, что мнения, выраженные в исследованиях, относятся к позиции участников проектов и не обязательно отражают позицию Комиссии, т.е. участникам дана полная свобода действий в исследованиях.

### **3.5 Выявление профилактического эффекта мероприятий по усилению различных видов ответственности, направленных на предотвращение нарушений Правил**

В соответствии с ТЗ (п.3.1.45) в данном подразделе привлечены к анализу актуальные документы, оказывающие либо непосредственное, либо существенное косвенное влияние на уровень БДД, например, регулирующие допуск к управлению транспортными средствами. Согласно п. 3.1.44 также проводится анализ отдельных

исторических аспектов задач по обеспечению БДД, поставленных и решенных в разное время в различных странах ЕС и иных развитых стран, и соответствующих решений государственных органов.

По ЕС в целом (наднациональное законодательство) предусматривается, что превентивные мероприятия против нарушения любых Правил имеют безусловный приоритет перед мерами наказаний, штрафов и т.п. Как уже отмечено выше в данном отчете, ВСЕ решения по ЕС в целом принимаются по предписанной процедуре в ОБЯЗАТЕЛЬНОМ порядке включающей использование результатов научных исследований. В частности, в Программе действий по БДД, принятой Еврокомиссией, это записано явным образом, в связи с этим Еврокомиссия финансирует исследовательские проекты выявления, систематизации и анализа опыта различных стран в сфере мероприятий по усилению ответственности, направленных на предотвращение нарушений Правил.

Научно обоснованная иерархия видов ответственности (по убыванию приоритетов), предусмотренных в ЕС (на наднациональном уровне) для предотвращения нарушений Правил, выглядит следующим образом:

- система штрафных баллов и соответствующие превентивные меры в виде приостановления действия лицензий, допусков, сертификатов и т.п., действие которых можно возобновить ТОЛЬКО после дополнительного обучения и проверки компетенций нарушителей
- система финансовых мер воздействия через страховую систему
- система административных и финансовых мер принуждения к исполнению Правил.

В силу ограниченности объема отчета, далее раскроем реализацию этой триединой системы мероприятий по усилению ответственности, направленной на предотвращение нарушений Правил на примере сферы ОБДД.

### **3.5.1 Научное и практическое обоснование необходимости проведения мероприятий по внедрению системы штрафных баллов и соответствующего дополнительного обучения водителей**

Обобщение зарубежного опыта и практических наработок, а также мета-анализ 57 исследований в странах ЕС, Азии, Америки и Австралии в области ОБДД, проведенные Норвежским институтом экономики транспорта [28], однозначно показывают, что хорошее знание Правил (в данном случае дорожного движения) не имеет строгой взаимосвязи с количеством ДТП (корреляция ничтожна). Это же подтверждается другими исследователями [29-31].

В рамках данной работы более важен другой вывод упомянутого глобального мирового исследования: профилактический эффект мероприятий дополнительного целенаправленного обучения так называемых "трудных" или "проблемных" водителей предусмотрительной манере езды, сотрудничеству с другими участниками дорожного движения, пониманию и осознанию риска и т.п. снижает риск аварийности на 5-10% (оценка проведена сравнением риска попадания в ДТП до прохождения дополнительного обучения водителями и после него). Дополнительное обучение профессиональных

водителей (работающих по найму или за вознаграждение) предусмотрительной манере вождения, особенно в сочетании с мероприятиями по мотивации и поощрению соблюдения ПДД, может снизить риск аварийности до 20%. Поэтому при дополнительном обучении (а в подавляющем большинстве стран и на стадии обычного обучения в автошколе для получения первого водительского удостоверения) особое внимание уделяется не теоретическим знаниям и заучиванию ПДД. В настоящее время упор делается на распознавание риска и понимание ограничений человека как участника дорожного движения.

Под «трудными» или «проблемными» водителями подразумеваются «водители, склонные к рецидивам», которые имеют несколько повторных административных наказаний за нарушение ПДД или виновность в ДТП. Водителей, нарушающих ПДД и виновников ДТП, для краткости всюду далее называем водителями-нарушителями.

Важно подчеркнуть, что в тех же исследованиях однозначно установлено, что существует прямая тесная связь между количеством нарушений ПДД водителем и его аварийностью (частотой попадания в ДТП). Расчетами и анализом статистики доказано, что эта взаимосвязь обусловлена не только тем, что те водители, которые много ездят, чаще и попадают за нарушения и также чаще попадают в ДТП, чем те, у кого ежегодный пробег автомобиля небольшой. Крайне важно, что взаимосвязь между количеством нарушений ПДД и количеством ДТП сохраняется, когда ее рассматривают в свете ежегодного пробега автомобиля.

На основании этого вывода построена и применяется на практике единая система дополнительного обучения как относительно нарушителей ПДД, так и виновников ДТП.

### **3.5.2 Система мероприятий по усилению ответственности, направленной на предотвращение нарушений Правил**

В любой стране мира заставить водителя понимать свою непрерывную ответственность за БДД никому и никогда еще не удавалось только административными мерами принуждения к исполнению ПДД – что составляет суть третьей системы воздействия на водителей, начавшей действовать в любой из стран ЕС практически с появлением первого автомобиля на дорогах.

Вторая из систем, направленных на стимулирование «безопасного поведения» водителей возникла относительно давно – это система взаимоотношений водителя (и/или владельца транспортного средства) и страховщика. Эта система воздействует на поведение водителя опосредованно, через повышение/понижение страхового тарифа. Опосредованное влияние страховой системы на ОБДД обусловлено тем, что ее суть в отношении дорожного движения сводится к сделке: страховщик, принимая во внимание «историю» нарушений и ДТП водителя, заинтересован в том, чтобы повышать до тех пор стоимость своих услуг пока она не станет предельной (неприемлемой) для водителя, что вынуждает водителя изменить свое поведение за рулем. Таким образом, клиент страховщика вынужден адаптировать свой стиль управления ТС, для того, чтобы сдерживать рост стоимости страхового полиса.

Первая система – штрафных баллов и дополнительного обучения водителей-нарушителей возникла в подавляющем большинстве стран (за исключением Германии, Великобритании и Франции) недавно (с 2000-х годов) как «помощь» страховой системе (в



контексте ее опосредованной направленности на обеспечение БДД) и к системе административных наказаний (в контексте ее непосредственной направленности на обеспечение БДД). В Германии, Великобритании и Франции эта система действует относительно давно и доказала свою эффективность. Эта система действует не вместо, а вместе с давно сложившейся системой административных наказаний и штрафов и страховой системой.

Взаимодействие страховой системы и системы штрафных баллов плюс дополнительное обучение во всех странах имеет исключительно однонаправленную связь, а именно: страховщики стараются получить данные о начисленных штрафных баллах, чтобы использовать их для расчета страховых коэффициентов бонус-малус (КБМ). Во Франции эта прямая связь усилена также тем, что страховщики могут рекомендовать водителю-нарушителю пройти дополнительное обучение, и после предъявления им соответствующего свидетельства страховщики могут не принимать решение о повышающем коэффициенте. Подсистема штрафных баллов и подсистема дополнительного обучения создаются как единая система государственными органами, которые, эксплуатируя ее, не предписывают какое-либо участие страховщиков в системе дополнительного обучения.

Взаимодействие системы административных мер (наказания плюс штрафы) и системы штрафных баллов плюс дополнительное обучение является двусторонним и непосредственным (поскольку у обеих систем один «хозяин» - органы государственного регулирования в сфере БДД). Принципиально важно, что система дополнительного обучения водителей-нарушителей не заменяет систему штрафов, а является дополнительным административным «наказанием» к штрафу, который взимается в обязательном порядке. Такая жесткая постановка вопроса прослеживается во всех странах ЕС без исключения и является оправданной, поскольку в конечном счете речь идет о жизни и здоровье людей – участников дорожного движения (напомним, что главные приоритеты и критерии оценивания ОБДД в ЕС – это жизнь и здоровье, а не протяженность дорог, их качество, развитость парка ТС и др.).

До того, как у водителя-нарушителя отнимут право управления ТС, у него есть ряд потенциальных возможностей улучшить свои «водительские качества», например, пройти обучение по дополнительным целевым (в зависимости от типичных нарушений) программам. Оценка водительских качеств до прохождения программ и после них - это по сути оценка равновесия между правом водителя управлять транспортным средством и правом других участников дорожного движения на безопасную реализацию потребности в мобильности.

Резюмируя подчеркнем, что для водителей система дополнительного обучения является как добровольной – с целью снижения платы за страхование, так и обязательной - с целью сохранения права на управление ТС.

Рекомендованные меры восстановления пригодности к управлению транспортными средствами, разработанные по итогам проекта СУПРИМ (завершен, финансировался Еврокомиссией), на основе анализа исследований и передового опыта в этой сфере по 31 стране мира сводятся к организации комбинации системы штрафных баллов за нарушения и системы дополнительного обучения водителей-нарушителей.



Система дополнительного обучения нигде и никогда не вводилась отдельно, а всегда являлась дополнением к системе штрафных баллов, как ее неотъемлемая процедурная часть. Ведь цель системы штрафных баллов не в наказании водителей, а в исправлении ситуации, для чего и служит ее логичная часть – дополнительное обучение водителей - нарушителей. Исследования однозначно доказали, что применение мер по восстановлению пригодности к управлению транспортными средствами усиливает/увеличивает/дополняет эффект административных мер и штрафов.

Выявлено, что комбинация систем наказаний за нарушения и систем индивидуальной поддержки/помощи восстановления права управления транспортом гораздо лучше воспринимаются обществом, чем только административные наказания. Например, в Венгрии - поскольку введение системы коснулось практически каждого, это широко обсуждалось в обществе и результаты сказались уже в первые месяцы ее действия – водители больше опасались штрафных баллов и направления на дополнительное обучение, чем привычных штрафов. Так за первые 2 года действия системы ни одно водительское удостоверение не было приостановлено, так как ни один водитель в Венгрии не набрал максимальное количество штрафных баллов.

### **3.5.3 Принятие решений органов госрегулирования по системе штрафных баллов и дополнительного обучения.**

В ЕС этой тематике были посвящены несколько проектов, выполненных в течение 30 лет и профинансированных Еврокомиссией.

Цель использования указанных наработок органами госрегулирования заключалась в том, чтобы, принимая решения о той или иной схеме системы штрафных баллов и соответствующего дополнительного обучения, руководствоваться обоснованными рекомендациями о:

- составлении списка нарушений, вносимых в систему штрафных баллов
- «весе» - соотношении тяжести нарушений из списка для назначения корреспондирующих с этим весом штрафных баллов
- рисках типичных для различных групп водителей
- оценке пригодности к управлению ТС
- мерах по ее восстановлению (или оценке невозможности восстановления).

Три последних составляющих базиса принятия решения о системе штрафных баллов носят в науке ОБДД название «диагностика». Проектом СУПРИМ доказано, что для диагностики применяются результаты мониторинга здоровья водителей. Технически это позволяет осуществить действующее законодательство стран ЕС. Например, в Великобритании кандидат в водители обязан в пакете документов, подаваемых в экзаменационный центр (организацию, аккредитованную на выдачу водительских удостоверений Минтрансом), представить декларацию о состоянии здоровья, форма которой утверждена Минтрансом и состоит из 5 страниц (что вовсе не похоже на полустраничную российскую справку о состоянии здоровья водителя/кандидата в водители); кроме того, оговоренное законодательством периодическое обновление лицензии (первой – через 10 лет, а далее, в зависимости от возраста водителя – чаще, вплоть до ежегодного – для пожилых водителей) также сопровождается пакетом документов с обязательной декларацией о состоянии здоровья. Все декларации

подписываются медицинскими специалистами с обязательным указанием их дипломов и контактов, а Минтранс имеет право осуществлять независимое медицинское освидетельствование водителей/кандидатов в водители, по итогам которого заполняет «черный» список медучреждений и специалистов, подписи которых более никогда не могут признаваться экзаменационными центрами в качестве гарантии достоверной информации. Примерно такая же схема действует во всех странах ЕС, основой которой являются так называемые Медицинские стандарты водителей транспортных средств, утверждаемые Правительством.

Таким образом, используемое сканирование состояния здоровья населения позволяет оценивать риски и выявлять тех водителей, которые не обладают нормативной/стандартной пригодностью к управлению транспортными средствами и должны пройти определенные процедуры ее восстановления иначе действие их водительского удостоверения будет приостановлено.

Система штрафных баллов и дополнительного обучения насчитывает немного лет ее практической реализации. В Евросоюзе система действует с 90-х годов в Великобритании, Германии и Франции и относительно недавно вступила в силу в других странах, например: Дания - с 1 сентября 2005 года, Австрия - с 1 июля 2005 года, Италия - 1 июля 2003 года, Венгрия - 1 января 2001 года, Испания – 2004 года.

Принятие решений и введение системы штрафных баллов и дополнительного обучения водителей-нарушителей не происходило мгновенно ни в одной из стран. Приведем типичный пример процесса – в Венгрии проект решения не был реализацией абсолютной новой идеи. Венгерское сообщество еще в середине 80-х обсуждало эту возможность. Однако практические шаги по разработке системы были предприняты только в 90-х годах Рабочей группой, созданной Правительством. Руководство группой было возложено на Национальную полицию, в группу были включены эксперты по различным проблемам БДД и подготовки водителей, а также психологи. Рабочая группа опиралась на исследования международного опыта и приняла к использованию практические наработки Германии, Великобритании и Франции. Первый вариант системы штрафных баллов и дополнительного обучения был апробирован посредством пилотного проекта в трех регионах Венгрии, по итогам которого доработан и готов к внедрению в 1998 году. Однако его реализация отложилась до 2001 года из-за дефицита регистрационных электронных систем и прочего специального программного обеспечения. На широкую апробацию системы по стране в целом Постановлением было отведено 1,5 года, после чего система была откорректирована и ее новое нормативное правовое регулирование датируется апрелем 2004 года.

По мере развития исследований по программам дополнительного обучения и по мере накопления практического опыта, такие программы стали обычными не только в немецко-говорящих странах, но и повсюду в Европе и мире. Со стороны органов государственного регулирования БДД внимание к программам достаточно высоко, в частности органы ЕС посвящают этому специальные проекты, финансируя их выполнение. Первый из проектов, аббревиатура которого АНДРЕА расшифровывается как «Анализ программ реабилитации водителей» охватывал дополнительные программы обучения водителей – нарушителей в 10 странах ЕС. В настоящее время более половины стран Европы, включая практически все страны ЕС, а также Швейцарию и Норвегию

разрабатывают/совершенствуют и реализуют дополнительные программы обучения водителей-нарушителей.

### **3.5.4 Система штрафных баллов и сопровождающее ее обязательное дополнительное обучение**

Анализ систем, принятых в разных странах показал существование двух технически разных, но концептуально одинаковых подхода построения системы штрафных баллов:

- кредит общества – выдача кредитных баллов каждому водителю в начале и последующее их списание по мере нарушений ПДД или совершения ДТП. Обнуление суммы кредитных баллов приводит к автоматическому приостановлению действия водительского удостоверения
- накопление штрафных баллов по мере нарушений ПДД или совершения ДТП. Превышение суммы накопленных баллов сверх установленной величины приводит к автоматическому приостановлению действия водительского удостоверения.

Кредит действует более эффективно с точки зрения психологии, поскольку: а) отражает суть допуска к вождению – кредит общества; б) связан не с негативом – копим штраф, а с позитивом – есть дарованные баллы и надо их не терять, при этом можно заработать дополнительные баллы.

То есть психологически система кредитования воспринимается как система поощрения «безопасных водителей», а система накопления штрафов – психологически воспринимается как система наказания.

Кредитные системы действуют во Франции, Италии и Испании, накопительные системы – в Германии, Великобритании, Дании, Венгрии и др. странах (см. сводную таблицу ниже в данном разделе).

#### **3.5.4.1 Система штрафных баллов и ее взаимодействие с дополнительным обучением в Германии**

*Общие положения.* Система была основательно пересмотрена в 2014 году с целью упрощения и борьбы с бюрократией. Теперь она фокусируется на серьезных нарушениях, угрожающих БДД. Поэтому в систему штрафных баллов подлежат включению не все нарушения ПДД, а именно нарушения с незначительными негативными последствиями подлежат только штрафам и соответственно такие водители-нарушители не подлежат обязательному прохождению программ дополнительного обучения. Примерами нарушений с незначительными негативными последствиями являются нарушения ПДД в ходе парковки транспортного средства, незначительное превышение скоростного режима (уровень «незначительности» предписан Законом).

В Германии ведется база данных по нарушениям, носящая название «Центральный регистр дорожного движения». Органом власти, отвечающим за ведение и поддержание Регистра, является Федеральное бюро автотранспортных средств и водителей (подчиненное Министерству транспорта). Регистр называется «Фленсбург» - в честь города, где расположено главное управление системой.

В регистр вносится дата нарушения или ДТП, оценка серьезности (по разработанной шкале), участники инцидента и т.п., а также сумма прибавляемых к

«истории»-персональному файлу нарушителя штрафных баллов (от 1 до 7 – максимум) в дополнение к штрафу, который нужно оплатить не позднее предписанного срока или в дополнение к другому административному наказанию, например, приостановлению действия водительского удостоверения на определенный период времени.

Поскольку система серьезно изменилась с 01 мая 2014 года, приводим ее новое описание. Главная суть изменений состоит в том, что система начисления штрафных баллов (пунктов) упрощается за счёт сокращения их максимального количества с восемнадцати до восьми.

При этом незначительные нарушения, которые не оказывают непосредственного влияния на безопасность движения, штрафными баллами не наказываются и вообще не попадают в регистр. С другой стороны, за существенные нарушения размер денежных штрафов и «вес» других санкций увеличивается.

Упрощаются и правила назначения пунктов – один пункт даётся за грубые нарушения правил дорожного движения, 2 пункта даётся за грубые нарушения, которые, кроме регулярного денежного штрафа, также наказываются и временным лишением водительских прав. За нарушения, которые попадают в категорию преступления (Straftat) и которые рассматривает суд, начисляют 3 балла.

Сокращение общего числа штрафных баллов требует их пересчёта со старой системы на новую, который приводится, в частности, на сайте Министерства транспорта ([www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)).

Новая градация предполагает четыре «зоны» накопленных нарушений.

«Серая зона» или *Vormerkung* (до 3 баллов) – к этим водителям не применяются какие-либо особые действия.

В «жёлтой зоне» (4–5 пунктов) – водитель получает письменное замечание (*Ermahnung*). Водители, имеющие от 1 до 5 пунктов, могут один раз в пять лет принять участие в семинаре (*Fahreignungsseminar*) и «списать» один пункт.

«Красная зона» (6–7 баллов) предполагает официальное предупреждение (*Verwarnung*) и обязывает посещение семинара в трёхмесячный срок, но пункт в этом случае уже не списывается.

«Чёрная зона» (8 и более пунктов) означает лишение водительского удостоверения минимум на полгода с последующим медико-психологическим исследованием MPU-тестом (другое название – экспертиза пригодности к вождению).

Разницу в прежней и нынешней системах учёта можно иллюстрировать несколькими сравнениями. Например, въезд в экологическую зону без соответствующей наклейки на лобовом стекле, за что раньше можно было получить один пункт, теперь вообще в регистр не вносится.

За разговор по мобильному телефону во время езды без использования положенных устройств полагается, как и раньше, один балл в регистре, но вместо 40 евро штраф составит уже 60.

За оскорбление другого участника движения или полицейского штраф в размере месячной зарплаты, но вместо прежних 5 баллов в регистр не будут вносить пункты вообще. В этом и есть главное отличие новой системы – вне регистрации остаются нарушения, не создающие непосредственной угрозы БДД. За счёт этого из регистра были удалены 386 000 записей на более чем 141 000 участников движения.

Есть изменения и в порядке погашения набранных пунктов. Во-первых, вновь полученные пункты больше не влияют на срок погашения полученных ранее.

Во-вторых, вводятся три возможных срока «сгорания» пунктов. Пункты за простые нарушения «сгорают» через 2,5 года, за тяжкие – через 5, за преступления – через 10 лет.

*Организации, имеющие доступ к Центральному регистру дорожного движения.* В состав этих организаций входят все судебные инстанции и органы государственного регулирования. Любая из этих организаций использует данные Регистра для проведения предписанных по Закону процедур относительно водителей-нарушителей.

*Эксплуатация Центрального регистра дорожного движения.* Ведение данного Регистра и поддержание его в рабочем состоянии (эксплуатация) проводится в соответствии с нормативным правовым полем в сфере охраны тайны данных, защиты доступа и т.п. Он эксплуатируется независимо от Центрального регистра водительских удостоверений. В Центральном регистре дорожного движения содержатся персональные файлы на каждого водителя-нарушителя, имеющего штрафные баллы.

Если инструктор по вождению, или преподаватель автошколы, или специалист по БДД, или любое другое лицо, работающее в сфере БДД получает хотя бы 1 штрафной балл (то есть появляется соответствующая запись в его персональном файле в Регистре), то Федеральное бюро автотранспортных средств и водителей (орган, отвечающий за эксплуатацию Регистра) немедленно сообщает об этом работодателю данного лица.

Любому водителю-нарушителю по его авторизованному запросу может быть бесплатно предоставлена информация по его персональному файлу в Регистре (в том числе электронным образом).

*Общая оценка действующей системы в Германии.* Логичная, связанная, практически непротиворечивая система, ныне действующая в Германии, складывалась с 1974 года. Причем в ходе ее эволюции главные достижения были сделаны в плане прозрачности, четкости и однозначного понимания правил действия системы.

#### ***3.5.4.2 Система штрафных баллов и ее взаимодействие с дополнительным обучением в Италии***

В Италии система штрафных баллов и дополнительно обучения вступила в силу 1 июля 2003 года. Данные по системе приведены в сводной таблице ниже.

В Италии сложилась отличная от большинства других стран мира страховая система. По действующему законодательству страховщикам предписано устанавливать тарифы на основе средних издержек за последние 5 лет. Это создает огромную проблему, например, при страховании водителей-новичков только что получивших водительское удостоверение и отличающихся «иммунитетом» от какой-либо ответственности за поддержание безопасности на дорогах. Таким образом, к сожалению, в Италии право водителя на управление транспортным средством имеет неоспоримое и законодательно закрепленное преимущество перед правом общества на безопасность на дорогах.

Такие противоречия в законодательстве и пробелы не стимулируют инспекторов дорожного движения должным образом строго относиться к нарушителям и выполнять необходимые процедуры. Иллюстрацией этого служит тот факт, что в Италии (в среднем за год) проводится всего 200 тысяч проверок на алкогольное опьянение, в то время как, например, во Франции имеющей аналогичную численность населения и настолько же

развитую культуру потребления алкоголя, ежегодно проводится 10 миллионов таких проверок.

#### ***3.5.4.3 Система штрафных баллов и ее взаимодействие с дополнительным обучением в Испании***

*Общая характеристика системы.* Система введена в действие в Испании с 2004 года. Согласно обобщению практических результатов ее применения, сделанному Дирекцией по дорожному движению (подразделение МВД), на данный момент система является самым лучшим решением в области улучшения показателей БДД в стране.

Цель введения системы – узаконить специальные воздействия на тех водителей, которые постоянно/периодически нарушают нормы поведения на дорогах. Концептуально система построена на выдаче каждому водителю кредита доверия общества в том, что он будет строго следовать ПДД, в виде фиксированного количества исходных баллов.

Система предусматривает дополнительное обучение водителей-нарушителей на специальных курсах, окончание которых позволяет им восстанавливать утраченные баллы.

*Кредитные баллы каждого водителя.* Вместе с выдачей водительского удостоверения в Центральный регистр (за эксплуатацию которого отвечает Дирекция по дорожному движению) автоматически в персональный файл каждого водителя вписываются следующее количество кредитных баллов:

- 12 кредитных баллов общества - в общем случае при 3-х летнем водительском стаже (то есть для водителей, прошедших без нарушений (внесенных в список системы) период управления транспортными средствами по временному водительскому удостоверению
- 8 кредитных баллов общества – для впервые получивших водительское удостоверение (то есть временное водительское удостоверение) и тех, кто восстановил право управления ТС, пройдя полностью все требуемые для этого процедуры (дополнительное обучение и др.).

*Как заработать дополнительные баллы (прибавляемые в Центральном регистре к выданным кредитным баллам).* За управление транспортными средствами в строгом соответствии с ПДД можно получить дополнительные баллы к выданным кредитным баллам. Самый распространенный и простой способ получить дополнительные баллы – управлять транспортным средством в течение непрерывного определенного периода, не совершая нарушения, внесенные в список системы, в этом случае по установленной шкале баллы доверия будут добавляться до (максимум) 15.

Так же, как и в других странах, данная система штрафных баллов и дополнительного обучения не отменяет систему штрафов и административных наказаний, а действует (наравне с системой страхования) дополнительно к ней, влияя на изменение поведения водителей, их ответственность перед обществом, выдавшим им кредитные баллы доверия.

*Как можно потерять кредитные баллы.* Потеря/списание кредитных баллов из персонального файла водителя происходит при фиксации происходящего нарушения (внесенного в список системы) или уже совершенного нарушения (из того же списка). Количество потерянных баллов зависит от серьезности нарушения, оцениваемого согласно шкале (кросс-таблица), утвержденной законом о дорожном движении, при этом в

течение 1 суток нельзя, списать более 8 баллов. Напомним, что параллельно к водителям-нарушителям применяются административные меры:

- за серьезное нарушение – штраф от 91 до 300 Евро и возможное приостановление действия водительского удостоверения
- за очень серьезное нарушение – штраф от 301 до 600 Евро и приостановление действия водительского удостоверения как минимум на 30 дней.

Обстоятельства потери баллов очень детализировано предписаны в Законе, отдельно предусмотрена детализация, относящаяся к профессиональным водителям. Например, за относящееся к серьезным нарушениям «управление транспортным средством со скоростью более установленной лимитом» можно потерять 2 балла (если превышение не более 30 км/час), или 3 балла – при превышении от 30 до 40 км/час, или 4 балла – при превышении предельной скорости на величину более 40 км/час.

*Дополнительное обучение водителей (как можно восстановить потерянные баллы).* Законом предписаны два способа восстановления баллов:

Восстановить потерянные баллы можно после дополнительного обучения, это также детализировано прописано в законе об обеспечении БДД

*Что произойдет если потеряны все баллы.* Потеря всех баллов приводит к автоматическому приостановлению действия водительского удостоверения. После 6 месяцев (а для водителей с рецидивами нарушений – после 1 года) с момента оправки уведомления о приостановлении водительского удостоверения можно восстановить право управления транспортным средством, пройдя курс дополнительного обучения и сдав экзамен.

*Как узнать сколько баллов в персональном файле водителя.* Дирекция по дорожному движению разработала процедуру электронного обращения за этими сведениями в Регистр, предусмотрев способы идентификации запрашивающего лица. Используя эту процедуру, любой водитель в любой момент времени может узнать текущее состояние только своего персонального файла, доступ к другим файлам ему закрыт.

#### ***3.5.4.4 Система штрафных баллов и ее взаимодействие с дополнительным обучением в Великобритании***

Эта система применяется в Великобритании с 1982 года, хотя принцип, по которому повторные нарушения могут привести к лишению водительских прав использовался еще раньше. По британскому законодательству все нарушения правил дорожного движения считаются уголовными и обычно рассматриваются в судах по уголовным делам (это явная корреляция с тем, что эта страна входит в тройку мировых лидеров ОБДД десятилетиями). Эти суды издавна имели право дисквалифицировать водителей – приказывать им сдать водительское удостоверение и запретить выдачу новых на определенный срок.

Нарушения правил дорожного движения можно разделить на три типа, и для целей данного материала они именуются Тип А, Тип В, и Тип С (примечание: они не относятся к общеупотребительным терминам, но упрощают следующее ниже описание системы).

*Тип А.* Очень серьезные нарушения (например, вождение под воздействием алкоголя). Почти всегда такой нарушитель с первого же раза будет дисквалифицирован минимум на один год.

*Тип В.* Довольно серьезные нарушения (например, превышение установленной скорости). За единичный случай нарушителя обычно не дисквалифицируют (хотя это может произойти), но подробности нарушения будут отражены в водительском удостоверении, что, в конечном счете, может привести к дисквалификации.

*Тип С.* Незначительные нарушения (например, незаконная парковка). Эти нарушения не отражаются в водительском удостоверении и не идут в зачет в плане дисквалификации.

Система отметок в водительских удостоверениях была введена в 1930-х гг., как простой метод регистрации нарушений в условиях, когда водительские удостоверения выдавались местными властями, и не было централизованной регистрации и компьютеров. Сегодня выдача водительских удостоверений централизована и базируется на компьютерах, но внесение отметок в водительские удостоверения было сохранено. Все эти отметки (а теперь - штрафные очки) фиксируются в центральном компьютере, к которому могут иметь доступ только полиция и суды.

Законом 1962 года о дорожном движении введено правило, по которому любой водитель, совершивший в течение трех лет три нарушения, подлежащих регистрации, как правило, будет дисквалифицирован на полгода. Эту систему критиковали как придающую слишком мало значения относительной тяжести нарушений. Правительственная рабочая группа, представившая доклад в 1981 году, рекомендовала более совершенную систему. Каждое нарушение Типа В должно было оцениваться определенным числом очков, и водитель, набравший за три года 12 и больше очков, как правило, лишался права управления транспортным средством на шесть месяцев. Определяясь со шкалой очков по разным нарушениям, рабочая группа в первую очередь исходила из средних размеров штрафов, наложенных судами.

Указанный доклад был принят правительством, и законодательная инициатива приняла форму Закона 1981 года о транспорте, вступившего в силу 1 ноября 1982 г. С тех пор вносились различные незначительные поправки в количество очков, приписываемое каждому нарушению, и система пополнялась новыми нарушениями.

Тот же доклад 1981 года рекомендовал также распространить систему фиксированных штрафов, применявшихся прежде только к некоторым нарушениями Типа С и на определенные нарушения Типа В, что и было введено в 1986 году. Полиция может предупредить о фиксированном штрафе водителя, подозреваемого в совершении данного преступления. Если водитель не намерен доказывать свою невиновность в суде, он просто выплачивает стандартный штраф должностному лицу суда («клерк по фиксированным штрафам») - полиции не разрешается принимать штрафы непосредственно от водителей. С 1992 года уведомление о фиксированных штрафах можно отправлять зарегистрированному владельцу транспортного средства по почте, главным образом при обнаружении нарушений с помощью автоматических телекамер.

После оплаты установленного штрафа клерк по фиксированным штрафам отмечает в водительском удостоверении детали нарушения и штрафные очки. Там, где законодательство позволяет судам делать выбор из определенного диапазона чисел (например, превышение скорости – от трех до шести очков), клерк обязан всегда брать наименьшее в данной шкале. Фактически за любое нарушение, наказываемое фиксированным штрафом, можно назначать не более трех очков. Если с добавлением



последнего штрафа число очков превышает 12 (за вычетом выходящих за пределы трех лет), система фиксированных штрафов применяться не может, и водитель привлекается к суду с перспективой дисквалификации. Таким образом, за одним исключением (см. следующий абзац), водитель не может утратить доступ к управлению автомобилем просто «по очкам», без явки в суд.

В 1995 году парламент принял новое законодательство (Закон 1995 года о дорожном движении (Новые водители) по проблеме нарушений со стороны водителей, недавно получивших водительское удостоверение, и связанного с этим высокого риска ДТП. Закон вступил в силу в июне 1997 года. В соответствии с ним у водителей, набравших за два года со времени сдачи водительского экзамена шесть или более штрафных очков, действие водительских удостоверений приостанавливается (не судом, а выдавшим удостоверение органом власти), и такие водители возвращаются к статусу «водителя-ученика», пока не сдадут еще один экзамен по вождению. В качестве учеников им разрешено ездить со знаком «L» (ученик) в сопровождении опытного водителя. Такие водители все еще рискуют быть дисквалифицированными на полгода (то есть вообще лишиться права водить автомобиль), если получают дополнительно шесть очков, дающих в сумме двенадцать.

Исследования поведенческих реакций в Соединенном королевстве и других странах показывают, что угроза потери водительского удостоверения – весьма реальное средство «устрашения» против нарушения правил движения, причем в гораздо большей мере, чем административные штрафы. Система штрафных очков действует как постоянное напоминание водителям, что они рискуют потерять водительское удостоверение, и тем самым играет важную роль в общей стратегии правоприменения в интересах соблюдения Правил. Она, вполне возможно, внесла свой вклад в снижение количества ДТП, наблюдающееся на участках, где автоматические камеры использовались для фиксации нарушений скоростного режима и игнорирования светофора, поскольку водители знают, что при четырех нарушениях, зафиксированных камерами, они почти наверняка потеряют права на управление транспортными средствами.

В таблице 20 приведен перечень нарушений типа «В», и соответствующих штрафных очков, начисляемых за каждое нарушение.

Таблица 20

Британская система штрафных очков: «Нарушения Типа В»

Нарушение	Очки
Небрежное или невнимательное управление транспортным средством	3-9
Ситуации ответственности за автомобиль (но без управления им) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения	10
Отказ от проверки дыхания (проверки на нарушения, связанные с злоупотреблением алкоголем)	4
Отказ подвергнуться проверке дыхания или дать пробу крови на анализ (проба, которая может служить доказательством), когда нарушитель обвиняется в том, что «отвечает за автомобиль» в состоянии алкогольного опьянения	10
Оставление автомобиля в создающем опасность положении*	3
Незаконная перевозка пассажира на мотоцикле*	3
Неподчинение определенным дорожным знакам или указаниям полиции*	3

Использование транспортного средства, находящегося в опасном техническом состоянии, либо в нарушение требований, предъявляемых к тормозам, рулевым механизмам или шинам*	3
Управление автомобилем не в соответствии с предъявленным водительским удостоверением*	3-6
Управление автомобилем после ложного заявления о физической (медицинской) пригодности, или после уклонения от уведомления о соответствующем состоянии здоровья, либо без водительского удостоверения (из-за полученного водителем отказа в выдаче водительского удостоверения или его отзыва по медицинским основаниям)	3-6
Управление транспортным средством без коррекции ослабленного зрения или отказ от проверки зрения	3
Вождение дисквалифицированным лицом	6
Пользование автомобилем без страхования гражданской ответственности	6-8
Оставление места ДТП и уклонение от информирования полиции о ДТП	5-10
Отказ (владельца транспортного средства и т.д.) дать полиции информацию для опознания человека, находившегося за рулем во время предполагаемого ДТП	3
Превышение лимита скорости*	3-6
Нарушение правил движения по автострате (кроме превышения скорости или остановки в неразрешенном месте)*	3
Нарушение правил пешеходного перехода (* только за остановку в неразрешенном месте)	3
Игнорирование необходимости остановиться на патрулируемом школьном переходе	3
Нарушение порядка, ограничивающего движение по улице, используемой в качестве игровой площадки*	2

Нарушения с фиксированными штрафами отмечены \*; при их оплате берется самый низкий балл в данном диапазоне.

*4.8. Сравнительная таблица по системам штрафных баллов и их взаимодействию с дополнительным обучением в некоторых странах*

Таблица 21

## Сравнение систем штрафных баллов и соответствующих программ дополнительного обучения по ряду стран

Параметры системы	Страна и дата начала действия системы				
	Великобритания (1982)	Франция (1992)	Германия (1974), пересмотр 2014	Италия (2003)	Испания (2004)
Максимальное количество баллов <sup>5</sup>	12 (+)	12 (-)	8 (+)	20 (-)	12 (-)
Баллы для начинающих водителей	6 баллов (макс) за 2 года действия временного водительского удостоверения	6 кредитных баллов	-	-	8 кредитных баллов
Бонусы за «безопасное» вождение (без нарушений ПДД и совершения ДТП)	-	-	-	2 балла за каждый год, но не более 10 баллов (т.е., за 6-й и последующие годы баллы не даются)	2 балла за первые 3 года; 1 балл за последующие 3 года; 0 баллов – за любой другой период
Минимальный непрерывный период без нарушений ПДД и ДТП для автоматического восстановления баллов	3 года	3 года (восстанавливается макс – 4 балла)	-	-	Полное восстановление после 2-лет (если были очень серьезные нарушения – после 3-х лет)
Возможности восстанавливать (в кредитной системе) или списывать (в	Да	Да (максимум 4 балла)	Да, на дополнительных занятиях с психологом,	Да (макс 9 баллов – профессиональные водители; 6 баллов – непроф. водители)	Да (4 балла на обычных доп. курсах и полное восстановление – на курсу дополнительной

<sup>5</sup> Плюс (+) означает максимальное количество баллов, накапливаемых по мере совершения нарушений и/или ДТП, превышение которого приводит к автоматическому приостановлению действия водительского удостоверения. Минус (-) означает максимальное количество баллов, выдаваемых в начале каждому водителю (кредитные баллы), а затем списываемых/теряемых по мере совершения нарушений и/или ДТП, обнуление этого числа приводит к автоматическому приостановлению действия водительского удостоверения

накопительной системе) баллы путем дополнительного обучения (если действие водительского удостоверения не приостановлено)			максимум 1 балл за пять лет		подготовки по восстановлению права на управление транспортным средством
Последствия полной потери (в кредитной системе) или накопления максимума штрафных баллов (в накопительной системе)	Приостановление права на управление транспортным средством	Приостановление права на управление транспортным средством	Приостановление права на управление транспортным средством	Приостановление права на управление транспортным средством	Приостановление права на управление транспортным средством
Возможности восстанавливать (в кредитной системе) или обнулять (в накопительной системе) баллы после приостановления действия водительского удостоверения	Курс дополнительного обучения, затем экзамен (и возможно медицинское освидетельствован.)	Экзамен (не ранее 6 месяцев от даты приостановления)	Экзамен (не ранее 6 месяцев от даты приостановления)	-	Экзамен по теории (не ранее 6 месяцев от даты приостановления в первый раз и 12 месяцев – во второй раз). Для водителей профессионалов – оба срока укорочены в 2 раза, но восстанавливаются только 8 баллов
Максимальное количество баллов, которые можно потерять (в кредитной системе) или получить (в накопительной системе) в течение суток	-	-	-	-15	-8
Регистрация нарушений	На вкладыше к водительскому удостоверению	Электронный регистр	Электронный регистр	Электронный регистр	Электронный регистр

### 3.5.5 Базовые рекомендации по организации системы дополнительного обучения

Рекомендованная организация дополнительного обучения была разработана по итогам вышеупомянутого проекта СУПРИМ на основе анализа исследований и передового опыта в этой сфере по 31 стране мира. Приведем список основных параметров рекомендованной организации дополнительного обучения, являющихся типичными/общими в странах ЕС:

*Обязательность.* Прохождение курса дополнительного обучения должно быть обязательным условием восстановления потерянного права на управление ТС. Факт прохождения водителем-нарушителем (у которого приостановлено действие водительского удостоверения) программы дополнительного обучения никогда, ни при каких обстоятельствах не должен влиять на изменение решения о приостановке права управлять транспортом. Дополнительное обучение должно применяться не вместо, а вместе с административными мерами. Дополнительное обучение может также использоваться для улучшения персонального файла водителя - списания части накопленных штрафных баллов.

*Целевая ориентация.* Следуя стандартной процедуре диагностики нарушения и его причин водители-нарушители должны быть распределены по группам со сходными проблемами поведения, тяжести нарушения, причин нарушения и т.п. Например, водителей, нарушивших ПДД или совершивших ДТП в состоянии алкогольного или наркотического опьянения целесообразно разделить на 2 группы – страдающих устойчивыми привычками к опьянению и «начинающих».

*Содержание программ.* Программы должны содержать «исправительные» (психологические, терапевтические и т.п.) компоненты. Обязательным компонентом программ должно быть интерактивное участие обучающихся, получение отклика от них. Программы должны фокусироваться на критических самооценках водителей-нарушителей и обсуждениях.

*Форма.* Размер группы не должен превышать 10 человек. Следует принимать во внимание этические и религиозные особенности участников.

*Время начала обучения по программе.* Водитель-нарушитель, получивший уведомление о совершенном нарушении, сумме штрафа или др. административных санкциях (например, о приостановке действия водительского удостоверения) в этом же уведомлении должен быть оповещен о вариантах последующих процедур, в частности о возможностях пройти дополнительное обучение. Рекомендовано такие оповещения помещать в уведомления тем, кто совершил хотя бы первое серьезное нарушение или уже совершал такое нарушение (рецидив). В конкретной принятой в стране схеме штрафных баллов и дополнительного обучения прописываются условия и порядок направления таких уведомлений, а также последствия прохождения курса.

*Организация дополнительного обучения.* Курсы дополнительного обучения не должны организовываться и проводиться органами власти или организациями, аффилированными с ними. Рекомендовано проводить такие курсы на базе специально для этих целей лицензированных образовательных учреждений (например, автошкол). При этом порядок лицензирования, требования, обмен информационными потоками между

такой автошколой и органами власти, отвечающими за БДД, должен быть прописан прозрачным и однозначно понимаемым образом. Доступ к информации должен быть защищен для обеспечения безопасности участников программ дополнительного обучения.

*Издержки.* Цены на обучение на курсах должны быть унифицированы, по меньшей мере, в части их структуры и должны контролироваться соответствующими органами власти. Должна предусматриваться финансовая поддержка необеспеченных участников органами госрегулирования.

*Оценивание.* Программы дополнительного обучения следует периодически оценивать, Расходы на оценивание программ должны включаться в структуру издержек этих услуг обучения. Оценивание соотношения затраты - эффективность должно стать компонентом общей оценки реализации программ.

*Преподаватели.* Преподаватели должны иметь достаточную квалификацию (профстандарты устанавливаются каждым государством самостоятельно) и принятое социальное поведение

*Продолжительность.* Курс должен длиться достаточное время, обычная рекомендация – не менее недели. Нецелесообразно пройти всю программу в 1-2 дня (даже если по объему программа состоит из 8 часов), должны быть перерывы для обдумывания и самоанализа участников, принимая во внимание интерактивный характер содержания программ.

Как будет показано ниже, в ряде стран после прохождения курсов дополнительного обучения проводится экзамен, в других – тестирование, но в любом случае дополнительное обучение заканчивается оценкой пригодности водителя к управлению транспортными средствами безопасным образом. Исследования показывают, что чем жестче требования к оценке/тестированию/экзамену, тем выше процент провала и тем больше отсеиваются «опасные» водители, которые при слабых требованиях не отсеялись бы. Например, исследователи ряда стран ЕС доказали на фактах, что при самых жестких<sup>6</sup> требованиях разница в риске аварийности между теми, кто сдал экзамен с первого раза после дополнительного обучения и теми, кто провалился на первой попытке, составляет порядка 20%.

### **3.5.6. Модели организации дополнительного обучения**

С начала 80-х годов в Германии используются 12 различных моделей дополнительных программ для водителей-нарушителей, каждая из которых имеет свою специфику – дополнительная подготовка впервые совершивших нарушение, или водителей-нарушителей с рецидивами, отдельные программы действуют для водителей, совершивших ДТП или нарушивших ПДД в состоянии алкогольного опьянения, молодых водителей, водителей-нарушителей нескольких правил сразу (также специализированные на «рецидивистах» и впервые нарушивших нормы).

В Швейцарии действуют четыре различных модели программ дополнительной подготовки для водителей-нарушителей с рецидивами (причем рецидивом считается уже второе нарушение в течение года!) – две программы для водителей, совершивших ДТП или нарушение ПДД в состоянии алкогольного опьянения и две программы для

---

<sup>6</sup> Жесткость экзамена в данных исследованиях означала, что в пробном экзамене «провалилась» почти половина обучающихся.

водителей, характеризующихся опасным поведением на дороге даже без употребления алкоголя.

В Испании курсы дополнительного обучения проводятся в образовательных учреждениях, созданных организациями, имеющими лицензию (право) на выполнение данной деятельности, выдаваемую Министерством внутренних дел. По закону конкурс на получение лицензии на услуги дополнительного обучения проводится каждые 5 лет.

### **3.5.7 Экономический аспект организации дополнительного обучения**

Экономический аспект организации дополнительного обучения по странам ЕС вполне позитивный:

1. с точки зрения обучающих организаций – сравнение средних доходов (на уровне типичной стоимости занятий в автошколах) и затрат на организацию и проведение курсов дополнительного обучения показывает положительное сальдо (разумеется не однодневное, а рассчитанное по правилам проектного анализа – окупаемость происходит примерно через 1-2 года);

2. с точки зрения социума – анализ практики применения дополнительного обучения в странах ЕС также показывает эффект от снижения ДТП в среднем на 5-10% (а по водителям, работающим за плату или вознаграждение до 20%) - см. п. 1. этого раздела. Например, Норвежским институтом экономики транспорта рассчитано, что экономия в результате снижения аварийности (при расчете закладывалась гипотеза снижения аварийности после дополнительного обучения на 7% - т.е. среднее между практически имеющими место 5-10% и «типичная» по стране общественно-экономическая «стоимость» ДТП) составляет 430 крон на одного водителя в год. Так как расходы на организацию и прохождение дополнительных курсов для водителей (также рассчитанные на одного водителя в год), ниже этой суммы, то мероприятие имеет положительный общественно-экономический эффект.

### **3.5.8. Критерии эффективности**

Критерии эффективности мероприятий по дополнительному обучению оттачивались в ходе практики применения программ в странах ЕС. В качестве отобранных в конечном итоге критериев в настоящее время рекомендуются всего два:

1. минимальный критерий = снижение количества рецидивов/повторов нарушений
2. глобальный критерий = снижение количества нарушений ПДД, снижение количества ДТП и тяжести их последствий.

В подавляющем большинстве стран используется первый критерий в основном из-за довольно легкой практической применимости – электронные базы данных о нарушителях ПДД и виновниках ДТП позволяют достаточно быстро и в нормальном режиме работы госслужащих оценить рецидивы по любому водителю за любой промежуток времени. В настоящее время ученые сходятся во мнении, что по сути главным является один основной критерий – отсутствие рецидивов нарушений после успешного окончания курсов по дополнительным программам. В настоящее время в странах ЕС эффективность программ дополнительного обучения водителей-нарушителей оценивается чаще всего этим показателем.

Органы государственного регулирования, выдающие лицензии на выполнение образовательной деятельности по данным программам, именно по этому критерию оценивают эффективность программ и работы реализующих их организаций. Например, в Австрии, каждой организации, реализующей программы дополнительного обучения, один раз в 5 лет направляется группа водителей-нарушителей с неоднократными нарушениями («рецидивистов») и затем в течение 3-х лет после их обучения отслеживаются их рецидивы, на основании чего делается вывод об эффективности программ и эффективности работы данной организации. Данный порядок и процедурная сторона организации дополнительного обучения предписаны Государственным законом Австрии «О восстановлении прав водителей на управление транспортными средствами» (аббревиатура Закона - FSG-NV).

Согласно результатам первого из целевых проектов ЕС по программам дополнительного обучения водителей-нарушителей (проект АНДРЕА), рецидив нарушений ПДД и попадания в ДТП снижается в среднем на типичные 50% (практически во всех странах и различных группах водителей-нарушителей) по сравнению с водителями, не проходившими такое обучение. На рис. 6 показаны типичные показатели рецидивов по данным мониторинга в течение 3-х лет Австрийским Советом по БДД нарушений ПДД и попадания в ДТП. Видно, что к концу третьего года мониторинга рецидивы водителей, не прошедших программы дополнительного обучения почти в два раза больше, чем рецидивы водителей, прошедших дополнительную подготовку. Типично, что в течение первого года по завершении программ разница между этими двумя группами водителей намного больше – почти в три раза, далее по ходу времени разница начинает нивелироваться. Отсюда исследователи делают вывод о необходимости периодичности программ дополнительной подготовки, что собственно и происходит на практике (водители с рецидивами, накопленными по итогам каждого года, обязаны успешно пройти программу).

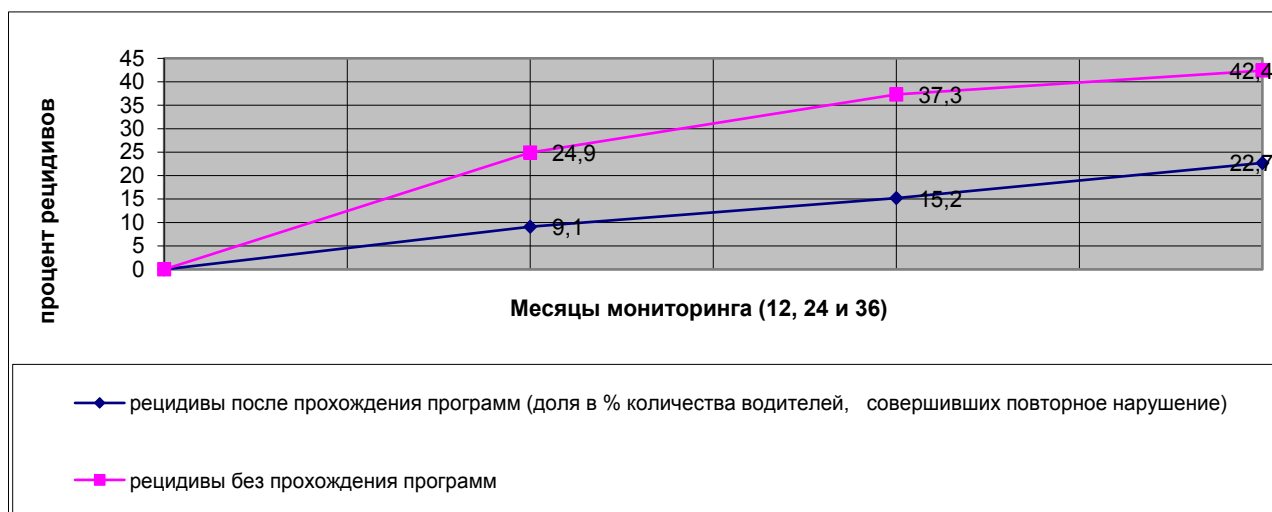


Рис.6. Рецидивы после прохождения программ в сравнении с контрольной группой водителей, не прошедших программы дополнительного обучения (доля в % количества водителей, совершивших повторное нарушение).



### 3.5.9 Приемлемость системы в обществе

Для полноты картины эффективности системы дополнительного обучения важно иметь информацию о приемлемости ее социумом. Очевидно, что система не может претендовать на высокую оценку эффективности, если даже с течением времени она не принимается населением страны. Слова «с течением времени» важны, поскольку ни в одной стране мира, никогда и никто сразу не приветствовал введение каких-либо дополнительных мер. Нормальная первая реакция здоровых людей предполагает настороженное отношение населения к любым нововведениям (тем более обременительным по деньгам, времени, бумажной волоките и т.п.) органов госрегулирования<sup>7</sup>. Истинное отношение выявляется с течением времени.

Действительно, опросы, проведенные среди населения, показали, что систему штрафных баллов и неразрывно связанную с ней систему дополнительного обучения водителей-нарушителей (опросы проводились по истечении 1-3 лет действия системы) считают эффективной мерой ОБДД. Например, в Дании эту точку зрения разделяют 86% населения, в Испании - примерно 70% населения.

### 3.5.10 Особенности программ дополнительного обучения в различных странах

Восприятие информации по странам должно принимать во внимание, что водитель-нарушитель не выбирает сам программу дополнительного обучения, это предписано системой в целом.

**Германия.** Как было рассмотрено выше, в Германии используются три базовые модели организации дополнительного обучения водителей-нарушителей:

- обычное дополнительное обучение - состоит из 4-х занятий по 3 часа каждое, занятие в группе, в отведенное время должен быть также выполнен 30 минутный экзамен по вождению. Занятия может вести только инструктор/преподаватель, имеющий специальную лицензию на проведение дополнительного обучения.
- дополнительный семинар у психолога – проводится психологом, имеющим лицензию на психологическую практику, занятие групповое, семинар целевым образом направлен на имеющие место неслучайные, устойчивые, повторяющиеся проблемы
- дополнительное личное консультирование у психолога – индивидуальное консультирование у психолога (имеющего лицензию на психологическую практику, прошедшего специальное обучение по психологии БДД и имеющего не менее 3-х лет опыта работы) и, по его решению, направление на экзамен по вождению.

---

<sup>7</sup> Например, введение обязательных тахографов на всех грузовых ТС в Великобритании (согласно принятого ЕЭК ООН «Европейского соглашения о работе экипажей автотранспортных средств, занятых на международных автомобильных перевозках (AETR/ЕСТП)» и ратифицированного Великобританией) в начале 90-х сопровождалось не просто недовольством, а забастовками. Ассоциациям перевозчиков потребовалось немало усилий и не один год, чтобы убедить водителей, что тахограф в кабине не затем, чтобы шпионить за водителем, а напротив – для защиты режима труда и отдыха водителя перед работодателями

**Испания.** Законом от 28 июля 2005 года установлен порядок организации и содержание дополнительного обучения, которые названы «курсы по переобучению и повышению осведомленности о БДД». Данным законом установлено два типа курсов:

- 12-часовые курсы дополнительной подготовки для частичного восстановления баллов. Содержание программы составлено общей частью по БДД и специальной частью (ориентированной на особенности совершенного нарушения)
- курсы по восстановлению права на управление транспортным средством, объемом 24 часа. Содержание программы составлено общей частью по БДД и специальной частью (ориентированной на особенности совершенного нарушения).

Содержание программ, специфика каждой из составных частей, объем подготовки и другие компоненты программ представлены в таблице 22 по курсу дополнительной подготовки для частичного восстановления баллов, а также в таблице 23 по курсу восстановления права на управление транспортным средством.

Таблица 22

Базовые компоненты программ по курсу дополнительной подготовки для частичного восстановления баллов

Направленность курса	Общая часть		Специальная часть
Восстановление 4 баллов (1 раз в два года для непрофессиональных водителей и ежегодно для профессиональных водителей)	Занятия объемом 7 часов по общему дополнительному обучению по тематике БДД	Интерактивное занятие объемом 1 час для получения отклика от слушателей и дискуссии.	Интерактивное занятие объемом 4 часа для обсуждения индивидуальных особенностей, трудностей, видения проблем, отношения и предложений каждого из водителей-нарушителей

Таблица 23

Базовые компоненты программ по курсу дополнительной подготовки по восстановлению права на управление транспортным средством

Направленность курса	Общая часть		Специальная часть
Восстановление права на управление транспортным средством	Занятия объемом 14 часов по общему дополнительному обучению по тематике БДД	Интерактивное занятие объемом 2 часа для получения отклика от слушателей и дискуссии.	Интерактивное занятие объемом 8 часов для обсуждения индивидуальных особенностей, трудностей, видения проблем, отношения и предложений каждого из водителей-нарушителей

В ходе интерактивного занятия общей части могут привлекаться участники Ассоциации пострадавших в ДТП. В ходе специальной части проводится обсуждение индивидуально или в группе по методике, аналогичной построению обсуждения индивидуальных проблем в обществе анонимных алкоголиков. Независимо от типа курса содержание программ по каждому из них охватывает не менее 15 тем.

#### **4 Исходные тексты Правил или других нормативных правовых документов в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом на языке оригинала Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом**

В результате анализа официальных Интернет-сайтов уполномоченных органов государств, представленных в п. 3.4 настоящего отчета, анализа национальных целевых программ, библиографических ссылок, поиска в базах данных законодательства приоритетных стран, поиска в системе Google, были выявлены документы, относящиеся к нормативному регулированию мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Одновременно выявлены профильные национальные информационные ресурсы в виде электронных баз данных.

Видовые границы отбора документов были определены основными регулятивными документами в профильной сфере работы – Правилами дорожного движения и Законами о дорожном движении вышеуказанных стран.

Хронологические границы отбора документов были установлены, исходя из требования Технического задания к их максимальной актуальности, использовались последние редакции документов (согласно сведениям по базам данных) или редакции, в которых были внесены последние крупные изменения.

В дальнейшем тексты этих документов на языке оригинала были подвергнуты предварительному анализу на предмет выявления и отбора необходимой информации. В ходе первичного ознакомления с тематикой ресурсов и выявления нужного информационного контента использовались on-line сервисы перевода Yandex и Google.

Для отбора информации и анализа структуры документов были выполнены профессиональные переводы на русский язык оглавлений и ключевых разделов документов.

В данном разделе приводятся наименования и реквизиты исходных документов, размещенных на официальных сайтах уполномоченных органов приоритетных стран. Для удобства поиска и анализа приведены прямые гиперссылки на данные документы. Каталогизация ссылок на национальные информационные ресурсы в сети Интернет обеспечит их использование в ходе дальнейших изменений и актуализации правового поля.

Объем и специфическое содержание анализируемых нормативных правовых документов, а также требования п. 4.1.14 Технического задания диктуют необходимость предоставления исходных текстов на языке оригинала только в электронном виде. Полные тексты документов можно найти в электронном приложении к данному отчету.

#### **4.1 Тематический план (содержание) обзорного документа, включающий разделы профильного законодательства приоритетных стран на языке оригинала**

##### **Великобритания.**

Правила дорожного движения в Великобритании носят название «Дорожный Кодекс» (оригинальное название «The Highway Code»). Дорожный Кодекс консолидирует административно-правовые нормы в области БДД и устанавливает стандарты безопасного поведения участников дорожного движения. Последнюю редакцию Дорожного Кодекса можно найти на соответствующей странице официального сайта Правительства Великобритании по адресу <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code>.

Для перевода использовалась последняя редакция Кодекса от 28 июля 2017г.

##### **Германия.**

Основным документом в сфере дорожного движения является закон о дорожном движении (Das Straßenverkehrsgesetz - StVG), последнюю редакцию которого можно найти на соответствующей странице базы данных Федерального министерства юстиции и защиты прав потребителей Германии (BMJV) по адресу: <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html>.

Для перевода использовалась редакция закона от 14.08.2017г.

Правила дорожного движения (Die Straßenverkehrs-Ordnung - StVO) можно найти на соответствующей странице базы данных Федерального министерства юстиции и защиты прав потребителей Германии (BMJV) по адресу: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/index.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html). Для перевода использовалась редакция Правил от 01.06.2017г.

Для анализа был выбран, в основном, закон StVG, но отдельные положения правил дорожного движения StVO также были рассмотрены в сравнении с Российскими ПДД.

##### **Испания.**

Для перевода выбран основной национальный закон о БДД, который носит название «Закон о дорожном движении, автотранспортных средствах и безопасности дорожного движения», утвержденный Королевским законодательным указом 6/2015 от 30 октября 2015 года и заменивший собой аналогичный закон 1990 года.

Название закона на языке оригинала - Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Последнюю редакцию закона можно найти и скачать на испанском языке на соответствующей странице нормативной базы данных Генерального директората дорожного движения DGT по адресу: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-trafico/normas-basicas/doc/RDL-6\\_2015.-TR-LSV.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-trafico/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf).

##### **Нидерланды.**

Закон о дорожном движении (Road Traffic Act), принятый в 1994 году, является основным нормативным документом в сфере дорожного движения в Нидерландах. Название закона на языке оригинала - Wegenverkeerswet (WVW 1994). Последнюю редакцию закона о дорожном движении можно найти на соответствующей странице нормативной базы данных по адресу: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2016-03-15>.

Альтернативный ресурс с тем же документом можно найти по адресу: <http://www.wetboek-online.nl/wet/Wegenverkeerswet%201994.html>.

Для перевода использовалась редакция закона от 12.07.2017г. (последняя обработанная поправка) на сайте сервиса [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl), который является центральной точкой доступа ко всей информации о государственных организациях Нидерландов и актуальных нормативных документах.

### **Финляндия.**

Закон о дорожном движении (Road Traffic Law), принятый в 1981 году, является основным законодательным актом в сфере дорожного движения в Финляндии. Название закона на языке оригинала – Tieliikennelaki. Последнюю редакцию закона о дорожном движении можно найти на соответствующей странице нормативной базы данных по адресу: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>.

Предварительный анализ показал необходимость перевода на русский язык именно закона о дорожном движении, поскольку в нем содержится основная часть информации о требованиях к организации безопасного дорожного движения.

Для перевода использовалась редакция закона от 28.08.2017г. (последняя обработанная поправка) на сайте сервиса [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi), который является онлайн базой данных законодательных, нормативных актов и судебных решений в Финляндии. «Финлекс» находится в собственности Министерства юстиции Финляндии. Большинство из баз данных доступны только на финском и шведском языках. Лишь некоторые положения законодательства, в т.ч. касающиеся требований к перевозке опасных грузов, переведены на английский.

### **Франция.**

Название правил дорожного движения Франции на языке оригинала – Code de la Route (Дорожный кодекс). Для перевода использовалась консолидированная редакция правил от 30.09.2017г. на сайте публичного открытого сервиса <https://www.legifrance.gouv.fr/> который является основой для доступа ко всей информации о нормативных документах Французской Республики.

Последнюю версию правил дорожного движения на французском языке можно найти на сайте сервиса по адресу: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20170607>.

Полный перевод оглавления правил представлен в разделе 5 настоящего отчета и сам по себе представляет интерес, поскольку дает полное представление о сути задач нормативного регулирования.

### **Швеция.**

Основной документ в сфере дорожного движения в Швеции – правила (порядок) дорожного движения от 17.09.1998г., разработаны Министерством экономического развития (Ministry of Industry, RS T), приняты шведским парламентом - Риксдагом (т.е. имеют статус закона). Название правил дорожного движения на языке оригинала – Trafikförordning.

Последнюю редакцию правил (с изменениями от 27.09.2017г.) можно найти на соответствующей странице государственной нормативной базы данных парламента Riksdag: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276). Эта редакция была использована для перевода.

#### **4.2 Тематический план (содержание) обзорного документа, включающий разделы профильного законодательства региона Европейского союза и краткие рефераты нормативных актов**

Договор о функционировании Европейского Союза (Рим, 25 марта 1957 г.) (в редакции Лиссабонского договора 2007 г.), (полный текст доступен по ссылке <http://eulaw.ru/treaties/tfeu>) в статье 288 (бывшая статья 249), перечисляет пять типов актов, которые могут быть приняты Европейским парламентом, действующим совместно с Советом, Советом или Комиссией, а именно :

- Регламенты (regulations);
- Директивы (directives);
- Решения (decisions);
- Рекомендации (recommendations);
- Заключение (opinions);

Регламент имеет общее действие. Он является обязательным в полном объеме и подлежит прямому применению во всех государствах-членах.

Директива имеет обязательную силу для каждого государства-члена, кому она адресована, в отношении результата, которого требуется достичь, но оставляет в компетенции национальных инстанций выбор формы и способов достижения этого результата.

Решение является обязательным в полном объеме для адресатов, на которых оно указывает. Рекомендации и заключения не имеют обязательной силы.

Если расставлять правовые акты сообществ по уровню иерархии, то верхнюю ступень, бесспорно, занимает регламент, который сопоставляют с обычным законом, следовательно, в данной работе приоритетным является поиск профильных регламентов и директив Евросоюза в области автомобильного транспорта и безопасности движения.

В настоящее время существует несколько электронных баз данных, позволяющих осуществлять поиск и выявление зарубежных нормативных актов, в т.ч. в странах ЕС (источник Консультант Плюс, доступно по ссылке <http://www.consultant.ru/law/links/intresource/>).

Отметим среди них базы данных, ориентированных, в основном, на правовую систему ЕС, поскольку задача поиска профильной информации ограничена на данном этапе работы именно этой системой.

1. [База по законодательству Совета Европы](#)
2. [Европейский парламент: база данных для слежения за процессом нормотворчества](#) (проекты всех документов)
3. [Каталог права Европейских сообществ Celex](#)
4. [Каталог права Европейского Союза Eur-Lex](#)

Первая из упомянутых баз данных частично русифицирована, поскольку Россия с 1996 года является членом Совета Европы (СЕ), ратифицировала более 60 конвенций СЕ по различным вопросам и поэтому имеется полный список русифицированных документов СЕ (доступен по ссылке <http://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/webContent/9261339>). Профильная тематика данной работы к ним не относится никоим образом (это вопросы прав человека, правового сотрудничества, борьбы с терроризмом и преступностью, культурные, социальные проблемы). Третья и четвертая базы в настоящее время объединены. Поиск по базам данных производится на языках стран-членов ЕС, выявляемые нормативные документы также предоставляются, как правило, на этих же языках и русский язык в их число не входит.

Поэтому поиск профильной информации в сфере обеспечения БДД во всех базах данных осуществлялся посредством ключевых слов на английском языке. Эти слова уже были выявлены ранее в ходе разработки предложенной методики (см. Глава 1 настоящего отчета), они формируют понятийный аппарат для анализа. В переводе на английский список ключевых слов и взаимных соответствий выглядит так:

- driver (водитель);
- road transport (автомобильный транспорт); road safety (БДД);
- haulage (перевозка);
- carriage of passengers (перевозка пассажиров);
- traffic (дорожное движение);
- traffic management (управление дорожным движением);
- organization of traffic (организация дорожного движения);
- vehicle (транспортное средство).

Добавлен раздел поиска «transport regulations» (транспортное законодательство), поскольку он по умолчанию присутствует во всех базах данных. Временные рамки были ограничены 10-ти летним периодом, и это не случайно, поскольку данный период является, по опыту, минимальным для проведения оценки эффективности принимаемых решений. Были исключены документы, относящиеся к условиям допуска ТС к участию в дорожном движении, а также к установлению предельных уровней вредных выбросов.

#### ***Пример поиска по базе EUR-Lex:***

Subdomain: Legislation, Eurovoc descriptor Tt: land transport, Choose multiple collections: EU Legislation, Author: European Commission, Type of act: Directive, Date: All dates, From: 01/01/2006, To: 05/10/2017, Results containing: road safety In title and text, OR: road transport In title and text, remove results containing: type approving In title and text, Search language: English, Exclude consolidated versions: True.

В результате нескольких раундов поиска был произведен отбор некоторых ключевых документов ЕС в статусе регламента и директивы, временной диапазон 10 лет.

#### **4.2.1**

***Примечание.*** Как правило, регламенты Европейского парламента и Совета ЕС переводятся на русский язык, их можно найти в полных коммерческих версиях справочно-правовых систем Гарант или Консультант Плюс. Ниже приводится краткое содержание отдельных документов, позволяющее определить их место в правовой системе ЕС в области обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом.

[Regulation \(EU\) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council of 4 February 2014 on tachographs in road transport, repealing Council Regulation \(EEC\) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation \(EC\) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport](#)

Регламент (ЕС) № 165/2014 Европейского парламента и Совета от 4 февраля 2014 года о тахографах на автомобильном транспорте, отменяющий Регламент Совета ЕС № 3821/85 о регистрирующем оборудовании на автомобильном транспорте, и вносящий поправки в Регламент (ЕС) № 561/2006 Европейского парламента и Совета о гармонизации определенного социального законодательства относительно автомобильного транспорта

CELEX number: 32014R0165 *Примечание. Номер CELEX является уникальным идентификатором для каждого документа в EUR-Lex - независимо от языка.*

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 04/02/2014

Дата публикации: 28/02/2014.

Данный документ посвящен вопросам повышения безопасности тахографа и его систем. Тахографы, в том числе их внешние компоненты и карты, должны отвечать более строгим техническим и иным требованиям.

Транспортные средства должны быть оборудованы тахографом, подключенным к услуге определения местоположения на основе спутниковой навигационной системы (статья 8). Транспортные средства должны иметь сообщение с контролирующими органами в период движения. Должна быть обеспечена целостность данных и аутентификация тахографа и контрольного оборудования. Доступ к сообщаемым данным должен быть ограничен контролирующими органами и мастерскими, в той мере, в какой это необходимо для проверки правильности функционирования тахографов (статья 9). Тахограф может быть оснащен интерфейсом для взаимодействия с интеллектуальными системами (статья 10), позволяющим использовать данные тахографа в оперативном режиме, но при этом интерфейс не должен влиять на подлинность и целостность данных тахографа. Интерфейс должен соответствовать требованиям Статьи 11 Регламента (безопасность, точность и надежность хранения данных), вводятся требования для спутникового позиционирования и технологии передачи данных, требования, определяющие права доступа для водителей, мастерских и перевозчиков, а также контролирующих органов к функциям и данным, зарегистрированным тахографом. Предусматривается применение механизмов аутентификации/авторизации для каждого уровня доступа; в частности, внешнее устройство, подключенное к интерфейсу, получает доступ к персональным данным, включая данные системы определения местоположения, только после подтверждения согласия водителя, к которому относятся эти данные.

*Примечание.* Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.



[Regulation \(EC\) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC](#)

Регламент (ЕС) № 1071/2009 Европейского Парламента и Совета от 21 октября 2009 г., устанавливающий общие правила относительно условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок, и отменяющий Директиву 96/26/ЕС).

CELEX number: 32009R1071

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 21/10/2009

Дата публикации: 14/11/2009.

Основные положения Регламента № 1071/2009:

- оператор автомобильных перевозок (оператор) должен функционировать эффективно и стабильно, обязательным условием его деятельности является постоянно действующая регистрация предприятия на территории ЕС;
- на руководящие должности (должности менеджеров) операторов должны назначаться лица с хорошей репутацией и необходимой профессиональной компетентностью;
- хорошая репутация менеджеров признается, если указанные лица не были признаны виновными в совершении тяжких преступлений или не привлекались к ответственности за совершение серьезных правонарушений, в частности, правил ЕС в сфере автомобильных перевозок;
- достаточным доказательством профессиональной компетентности менеджера является Сертификат единого образца, выдаваемый в соответствии с настоящим Регламентом;
- устанавливаются минимальные требования к финансовой обеспеченности, необходимой для начала деятельности и функционирования предприятий, осуществляющих автомобильные перевозки;
- устанавливается контроль перевозчиков и принятие к ним мер в случае нарушений, для чего национальные органы, должны быть наделены соответствующими полномочиями, вплоть до приостановления или отмены разрешений, меры ответственности должны налагаться с учетом принципа соразмерности;
- для успешной организации контрольных мер на всей территории ЕС создаются объединенные электронные реестры перевозчиков, соответствующих правилам Сообщества, разработанные с учетом того, что в некоторых государствах-членах ЕС уже существовали подобные национальные реестры.

**Примечание.** Данный документ в переводе на русский язык представлен в электронном приложении.

[Regulation \(EC\) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market](#)

Регламент (ЕС) № 1072/2009 Европейского парламента и Совета от 21 октября 2009 года об общих правилах для доступа к рынку международных грузовых автоперевозок.

CELEX number: 32009R1072

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 21/10/2009

Дата публикации: 14/11/2009

Регламент определяет возможность любого автомобильного перевозчика, зарегистрированного в государстве-члене ЕС и обладающего лицензией (Community License), осуществлять международные автотранспортные операции на всей территории ЕС. Международная деятельность автомобильных перевозчиков классифицирована в Регламенте по трем категориям:

- двусторонние международные автомобильные перевозки грузов (перевозка из страны регистрации или в страну регистрации);
- международные автомобильные перевозки грузов, именуемые «кросс-трейд» (пункты отправления и назначения груза находятся в двух различных государствах ЕС, но сам перевозчик зарегистрирован в третьей стране ЕС);
- каботажные перевозки грузов (пункты отправления и назначения находятся в одной и той же стране ЕС, но не в стране регистрации компании-перевозчика).

Одной из целей развития каботажа является повышение эффективности автомобильных перевозок путем сокращения холостых пробегов ТС, что также ведет к улучшению экологических характеристик окружающей среды.

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Regulation \(EU\) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation \(EC\) No 2006/2004](#)

Регламент (ЕС) № 181/2011 Европейского парламента и Совета от 16 февраля 2011 года о правах пассажиров в автобусном сообщении и внесении изменений в Регламент (ЕС) 2006/2004.

CELEX number: 32011R0181

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 16/02/2011

Дата публикации: 28/02/2011

Данный Регламент устанавливает правила для автобусного сообщения, касающиеся:

- отсутствия дискриминации среди пассажиров в отношении условий перевозки, предлагаемых перевозчиками;

- прав пассажиров в случае происшествий, происходящих по причинам, связанным с использованием автобусов, повлекших смерть или вред здоровью, утрату или причинение вреда багажу;

- отсутствия дискриминации и обязательного оказания помощи лицам с ограниченными возможностями и лицам с ограниченной способностью к передвижению;

- прав пассажиров в случаях отмены поездки или ее задержки;

- минимального объема информации, подлежащего предоставлению пассажирам;

- подачи жалоб;

- общих правил исполнения.

Права пассажиров основаны на трех краеугольных камнях (принципах):

- отсутствие дискриминации;

- право на точную, своевременную и доступную информацию;

- право на немедленную и соразмерную помощь.

В том случае, если километраж поездки в общей сложности превышает 250 километров, то к перечню прав добавляются другие. А именно, право на:

- адекватную помощь в ситуациях отмены рейса или вследствие задержки более чем на 90 минут в случае, если путешествие длится более трех часов (закуски и прохладительные напитки, а также, при необходимости, размещение в гостинице до двух ночей, на общую сумму в размере € 80 за ночь), за исключением случаев тяжелых погодных условий и крупных стихийных бедствий;

- гарантированное возмещение затрат или изменение маршрута в случае отмены или вследствие задержки более чем на 120 минут от расчетного времени отправления;

- компенсацию в размере 50% от стоимости билета в случае задержки более чем на 120 минут от расчетного времени отправления, отмены поездки и, если перевозчик не может предложить пассажиру поездку по измененному маршруту;

- информацию о том, что рейс задержан либо отменен;

- обеспечение экстренных потребностей пассажиров в случае травмы или повреждения, вызванных ДТП (в том числе проживание в гостинице до двух ночей, на общую сумму в размере € 80 за ночь);

- бесплатную помощь для лиц с ограниченными возможностями на терминалах и на борту и, при необходимости, бесплатная перевозка сопровождающих их лиц.

Вышеперечисленные права пассажиров были введены с целью повышения качества услуг, защиты путешественников, и увеличения уровня привлекательности для туристов европейской транспортной отрасли.

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Regulation \(EC\) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, and amending Regulation \(EC\) No 561/2006 \(Text with EEA relevance\)](#)

Регламент (ЕС) № 1073/2009 Европейского парламента и Совета от 21 октября 2009 года об общих правилах для доступа к международному рынку автобусного транспортного сообщения и о внесении изменений в Регламент (ЕС) 561/2006.

CELEX number: 32009R1073

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 21/10/2009

Дата публикации: 14/11/2009.

Допуск перевозчика к осуществлению пассажирских перевозок осуществляется в случае соответствия последнего специально установленным требованиям. Перевозчику разрешается осуществлять услуги по перевозке пассажиров, в том числе в области регулярных перевозок и разовых услуг междугородными и городскими автобусами, без дискриминации по признаку гражданства или места создания, если он:

- правомочен осуществлять перевозку в соответствии с условиями доступа на рынок автоперевозок в своем государстве-члене ЕС;
- отвечает условиям о допуске к профессии оператора автомобильного пассажирского транспорта в рамках правил ЕС;
- соответствует установленным стандартам ЕС для водителей и транспортных средств.

Международные перевозки пассажиров автобусами подлежат лицензированию. Лицензия выдается компетентными органами государства ЕС на имя перевозчика на период до 10 лет с правом продления, и не подлежит передаче.

Регулярные перевозки пассажиров автобусами, в свою очередь, требуют наличия разрешения, которое выдается на имя перевозчика на срок до пяти лет, не подлежит передаче, но вместе с тем не исключает осуществление перевозок субподрядчиком. Разрешения выдаются по согласованию с компетентными органами всех стран ЕС, на территории которых будут осуществляться перевозки и содержат информацию о маршруте, расписании, сроке действия и остановках.

За исключением форс-мажорных обстоятельств, операторы регулярного сообщения должны принимать все меры для того, чтобы гарантировать транспортное обслуживание, которое удовлетворяет стандартам непрерывности, регулярности и качества, с соблюдением условий, установленных компетентным органом.

При осуществлении регулярных перевозок перевозчики обязаны выдавать билеты, в которых указаны точки отправления и прибытия, срок действия билета, а также стоимость платы за проезд.

В случае нарушения перевозчиком законодательства ЕС компетентные органы вправе привлечь его к ответственности, путем наложения административных штрафов или же путем лишения соответствующих лицензий или разрешений. Все серьезные нарушения должны быть зафиксированы в национальном электронном регистре автотранспортных предприятий с описанием вида, категории, степени тяжести нарушения, а также меры наказания.

**Примечание.** Данный документ в переводе на русский язык представлен в электронном приложении.

[Commission Implementing Regulation \(EU\) 2017/1503 of 25 August 2017 amending Implementing Regulation \(EU\) 2016/68 on common procedures and specifications necessary for the interconnection of electronic registers of driver cards](#)

Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2017/1503 от 25 августа 2017 года, вносящий изменения в Регламент (ЕС) 2016/68 о выполнении общих процедур и спецификаций, необходимых для осуществления взаимосвязи электронных регистров карточек водителя

CELEX number: 32017R1503

Статус: действует

Форма НПА: Подзаконный акт

Орган, принявший документ: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport

Дата принятия документа: 25/08/2017

Дата публикации: 26/08/2017

Документ устанавливает дополнительные требования к выполнению обмена информацией в рамках уже имеющегося [Исполнительного Регламента Комиссии \(ЕС\) 2016/68 от 21 января 2016 года](#).

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation \(EC\) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation \(EU\) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs](#)

Законодательное предложение по внесению изменений в Регламент (ЕС) 561/2006 («Правила труда и отдыха водителей») в отношении минимальных требований к максимальному ежедневному и недельному времени вождения, минимальным перерывам, ежедневным и еженедельным периодам отдыха и в Регламент (ЕС) 165/2014 о тахографах.

2017/0122 (COD)

Предлагаемый НПА: Регламент Европейского парламента и Совета.

Дата документа: 31/05/2017

Дата передачи на рассмотрение в Совет: 31/05/2017

Дата передачи на рассмотрение в Парламент: 31/05/2017

Последний статус на момент составления отчета: 02/10/2017 Обсуждения в Совете или его рабочих органах.

Цель документа: адаптация и разъяснение правил труда и отдыха водителей в ЕС, исправление выявленных недостатков, чтобы улучшить условия работы и ведения бизнеса в секторе автомобильных перевозок.

Предпосылки: недостатки существующей правовой базы, нечеткие правила обязательного еженедельного отдыха, по наличию мест для отдыха, перерывов в работе экипажа, отсутствие правил о порядке возвращении водителей домой, приводят к разным интерпретациям и практике правоприменения в государствах-членах.

Воздействие документа приведет, по предварительным оценкам, к снижению индекса усталости водителей от 16 до 28%.

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Commission Regulation \(EU\) 2016/403 of 18 March 2016 supplementing Regulation \(EC\) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council with regard to the classification of serious infringements of the Union rules, which may lead to the loss of good repute by the road transport operator, and amending Annex III to Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council](#)

Регламент Комиссии (ЕС) 2016/403 от 18 марта 2016 года, дополняющий Регламент (ЕС) № 1071/2009 Европейского парламента и Совета в отношении классификации серьезных нарушений правил Союза, что может привести к потере хорошей репутации оператора автомобильного транспорта и внесение поправок в приложение III к Директиве 2006/22/ЕС Европейского парламента и Совета.

CELEX number: 32016R0403

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 18/03/2016

Дата публикации: 19/03/2016.

Настоящий Регламент устанавливает общий список категорий, типов и степеней серьезных нарушений правил Союза в коммерческих автомобильных перевозках, установленных в Приложении I к настоящим Правилам, которые, помимо тех, которые уже были указаны в Приложении IV к Регламенту (ЕС) № 1071/2009, могут привести к потере хорошей репутации оператора автомобильного транспорта (перевозчика).

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Commission Implementing Regulation \(EU\) 2016/799 of 18 March 2016 implementing Regulation \(EU\) No 165/2014 of the European Parliament and of the Council laying down the requirements for the construction, testing, installation, operation and repair of tachographs and their components](#)

Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2016/799 от 18 марта 2016 года, в соответствии с Регламентом (ЕС) № 165/2014 Европейского парламента и Совета, устанавливающий требования к конструкции, испытаниям, установке, эксплуатации и ремонту тахографов и их компонентов

CELEX number: 32016R0799

Статус: действует

Форма НПА: Подзаконный акт

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 18/03/2016

Дата публикации: 26/05/2016.

**Примечание.** Данный весьма объемный (на 506 стр.) документ на английском языке в полном виде представлен в электронном приложении. Его неофициальный перевод на русском языке (без приложений) можно загрузить по ссылке: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/sc1/ECE-TRANS-SC1-GE21-2017-INF-2e.pdf>. Данный документ также находится в электронном приложении.



[Commission Implementing Regulation \(EU\) 2016/68 of 21 January 2016 on common procedures and specifications necessary for the interconnection of electronic registers of driver cards](#)

Исполнительный Регламент Комиссии (ЕС) 2016/68 от 21 января 2016 года о выполнении общих процедур и спецификаций, необходимых для осуществления взаимосвязи электронных регистров карточек водителя

CELEX number: 32016R0068

Статус: действует

Форма НПА: Подзаконный акт

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 21/01/2016; Date of adoption

Дата публикации: 11/02/2016;

Дата вступления в действие Entry into force Date pub. +20 See Art 6

Дата начала применения: Date of effect: 02/03/2018; Application See Art 6

Документ требует установления обязательной связи государств-членов с TACHOnet ко 2 марта 2018 года, а также устанавливает технические условия использования TACHOnet. TACHOnet - это телематическая сеть, действующая в ЕС, для обеспечения автоматического обмена информацией между государствами-членами.

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Commission Regulation \(EU\) No 361/2014 of 9 April 2014 laying down detailed rules for the application of Regulation \(EC\) No 1073/2009 as regards documents for the international carriage of passengers by coach and bus and repealing Commission Regulation \(EC\) No 2121/98](#)

Регламент Комиссии (ЕС) № 361/2014 от 9 апреля 2014 года, в котором изложены подробные правила применения Регламента (ЕС) № 1073/2009 в отношении документов для международных пассажирских автобусных перевозок и отменяется Регламент Комиссии (ЕС) № 2121/98

CELEX number: 32014R0361

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 09/04/2014

Дата публикации: 10/04/2014.

Приводятся установленные формы документов и их описания.

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

[Commission Regulation \(EU\) No 613/2012 of 9 July 2012 amending Annex III to Regulation \(EC\) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator](#)

Регламент Комиссии (ЕС) № 613/2012 от 9 июля 2012 года, вносящий поправки в Приложение III к Регламенту (ЕС) № 1071/2009 Европейского парламента и Совета,

устанавливающее общие правила, касающиеся условий, которые должны соблюдаться для осуществления профессиональной деятельности оператора автомобильных перевозок

CELEX number: 32012R0613

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 09/07/2012

Дата публикации: 10/07/2012

Изменяется/уточняется цвет образца Сертификата профессиональной компетентности. Дословно – полный текст «В Приложении III к Регламенту (ЕС) № 1071/2009, в третьей строке, предложение «Цветной образец Pantone stout fawn, формат целлюлозной бумаги формата A4 A4 100 г/м2 или более» заменяется следующим: «Цветной образец Pantone stout fawn 467, или как можно ближе к этому цвету, формат целлюлозной бумаги формата A4 A4 100 г / м2 или более».

#### 4.2.2 Директивы

**Примечание.** Как правило, директивы ЕС переводят заинтересованные организации, чья деятельность прямо затрагивается данным документом. Часто такие переводы носят неофициальный характер.

[Commission Directive \(EU\) 2015/653 of 24 April 2015 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licenses](#)

Директива Комиссии (ЕС) 2015/653 от 24 апреля 2015 года, вносящая изменения в директиву 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета о выдаче водительских удостоверений

CELEX number: 32015L0653

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 24/04/2015

Дата вступления в силу: 15/05/2015

В целях повышения БДД Европейская комиссия приняла согласованный свод правил ЕС, касающийся применения антиалкогольных блокирующих устройств как условия выдачи водительских удостоверений. Этот новый свод правил заменит используемые в разных странах национальные своды правил на программы, в рамках которых право водителя на вождение ТС ограничивается только теми транспортными средствами, которые оборудованы антиалкогольными блокирующими устройствами. Такие программы планируются к реализации или уже реализуются в нескольких государствах-членах, в первую очередь для недопущения рецидива правонарушений, связанных с вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Государства-члены могут по-прежнему решать вопрос о том, вводить или не вводить такие программы и устанавливать свой порядок обеспечения соблюдения этого ограничения. Скорректированы действующие гармонизированные своды правил ЕС о выдаче водительского удостоверения с учетом научно-технического прогресса, особенно в



части, касающейся адаптации ТС и оказания технической поддержки водителям-инвалидам.

Данный свод правил подлежит использованию только теми государствами, выдача водительских удостоверений в которых обусловлена этим ограничением. Многие государства-члены не предусматривают наличия антиалкогольных блокирующих устройств и, следовательно, не обуславливают выдачу водительских удостоверений такими ограничениями. Они могут продолжить применяемую ими практику.

**Примечание.** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

***Пакет Директив, касающихся пригодности транспортных средств к эксплуатации***

[Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC](#)

Директива Европейского Парламента и Совета 2014/45/ЕС от 3 апреля 2014 г. о периодических проверках пригодности к эксплуатации моторных транспортных средств и их прицепов, а также об отмене Директивы 2009/40/ЕС

CELEX number: 32014L0045

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 03/04/2014

Дата вступления в силу: 19/05/2014

[Directive 2014/46/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 amending Council Directive 1999/37/EC on the registration documents for vehicles](#)

Директива Европейского Парламента и Совета 2014/46/ЕС от 3 апреля 2014 г., вносящая изменения в Директиву Совета 1999/37/ЕС о регистрационных документах на транспортные средства

CELEX number: 32014L0046

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 03/04/2014

Дата вступления в силу: 19/05/2014

[Directive 2014/47/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC](#)

Директива Европейского парламента и Совета 2014/47/ЕС от 3 апреля 2014 года о технической придорожной проверке пригодности к эксплуатации коммерческих транспортных средств, передвигающихся в Союзе и о признании утратившей силу Директивы 2000/30/ЕС

CELEX number: 32014L0047

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 03/04/2014

Дата вступления в силу: 19/05/2014

Перечисленный выше пакет Директив 2014/45/ЕС, 2014/46/ЕС и 2014/47/ЕС предусматривает трехлетний переходный период, т.е. государства-члены принимают и публикуют до 20 мая 2017 года законы, постановления и административные положения, необходимые для соблюдения Директив, а вступление их в силу планируется еще через год - в мае 2018г.

Проверки на пригодность к эксплуатации являются частью более широкой процедуры, обеспечивающей сохранение ТС в безопасном и экологически приемлемом состоянии во время их использования. Эта процедура должна предусматривать периодическое тестирование ТС и техническую проверку на дорогах ТС, используемых для коммерческих автомобильных перевозок. Периодическое тестирование должно стать основным инструментом обеспечения эксплуатационной надежности. Технические проверки ТС на дорогах должны быть просто дополнением к периодическим испытаниям.

Предусматриваются также изменения в процедуре регистрации ТС, позволяющую приостановить регистрацию, когда ТС представляет собой непосредственный риск для безопасности дорожного движения.

Регистрация ТС предоставляет ему право на участие в дорожном движении. В тех случаях, когда использование ТС на дорогах общего пользования создает риски аварий из-за его технического состояния, необходимо приостанавливать действие регистрации этого ТС на определенный период времени.

В целях сокращения административного бремени и облегчения обмена информацией между государствами-членами информация, касающаяся ТС, должна регистрироваться в электронном виде.

[Commission Directive 2013/47/EU of 2 October 2013 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licenses](#)

Директива Комиссии 2013/47/ЕС от 2 октября 2013 года о внесении изменений в Директиву 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета по водительским удостоверениям

CELEX number: 32013L0047

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 02/10/2013

Дата публикации: 03/10/2013

Директива носит технический характер. Добавлена фраза «Государства-члены могут разрешить использование мотоциклов категории А, масса которых не должна

превышать 180 кг и с номинальной мощностью не менее 40 кВт и ниже 50 кВт, до 31 декабря 2018 года».

[Commission Directive 2011/94/EU of 28 November 2011 amending Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council on driving licenses](#)

Директива Комиссии 2011/94/ЕС от 28 ноября 2011 года о внесении изменений в Директиву 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета по водительским удостоверениям

CELEX number: 32011L0094

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 28/11/2011

Дата публикации: 29/11/2011

Изменяются внешний вид и ряд деталей водительских удостоверений. Слова «водительские права образца Сообщества» заменяются словами «водительские права образца Европейского союза», т.е. введен новый образец водительского удостоверения.

[Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport](#)

Директива Европейского парламента и Совета Европейского Союза 2010/40/ЕС от 7 июля 2010 г. об общих рамках для размещения ITS (Intelligent Transport Systems) в сфере дорожного транспорта и взаимодействия с другими видами транспорта

CELEX number: 32010L0040

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Parliament, Council of the European Union

Дата принятия документа: 07/07/2010

Это первый документ такого рода в ЕС, который получил название Директива об ИТС. Приоритетные направления развития: 1) Наиболее благоприятное использование дорог, дорожного движения и транспортной информации, 2) Бесперебойное управление услугами ITS дорожным и грузовым движением, 3) Методы ITS в области безопасности дорожного движения и общественной безопасности, 4) Взаимосвязь транспортных средств с транспортной инфраструктурой.

[Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management](#)

Директива Европейского парламента и Совета 2008/96/ЕС от 19 ноября 2008 года по вопросу управления безопасностью дорожной инфраструктуры

CELEX number: 32008L0096

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Орган, принявший документ: European Commission

Дата принятия документа: 19/11/2008

Дата завершения переходного периода: 19/12/2010

Цель директивы 2008/96/ЕС состоит в создании и осуществлении государствами-членами ЕС процедур, которые систематически обеспечивали бы высокие уровни безопасности дорог по всей трансъевропейской дорожной сети. Эти процедуры связаны с оценками воздействия на безопасность дорог, аудитом безопасности дорог, управлением безопасностью дорожной сети, а также осмотрами безопасности в государствах - членах. Директива применяется к дорогам, которые являются частью трансъевропейской дорожной сети, будь то на стадии проектирования, строительства или эксплуатации, однако государства-члены могут также применять положения этой директивы в качестве свода надлежащей практики к национальной инфраструктуре автомобильного транспорта.

Директива содержит ряд определений, связанных с безопасностью, а именно:

- оценка воздействия на безопасность дороги
- аудит безопасности дороги
- рейтинг участков высокой концентрации ДТП
- рейтинг безопасности сети
- осмотр безопасности
- инфраструктурный проект.

Предложения государствам-членам, в частности, включают: обеспечить осмотры безопасности находящихся в эксплуатации дорог для выявления особенностей, связанных с их безопасностью, и предупреждения аварийности; обеспечить, чтобы по каждому ДТП со смертельным исходом, произошедшему на дороге, подпадающей под действие директивы, составлялся протокол о происшествии по форме; проводить обзоры, а также идентифицировать и ранжировать участки высокой концентрации ДТП.

#### [Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licenses \(Recast\)](#)

Директива 2006/126/ЕС Европейского парламента и Совета от 20 декабря 2006 года о водительских удостоверениях (новая редакция)

CELEX number: 32006L0126

Статус: действует

Форма НПА: Директива

Дата принятия документа: 20/12/2006

Дата публикации: 30/12/2006

Директива о водительских удостоверениях является существенной составляющей общей транспортной политики, которая способствует повышению безопасности дорожного движения и облегчает свободное перемещение лиц, выезжающих в любое другое государство-член ЕС, иное чем то, в котором было выдано водительское удостоверение.

Государства-члены должны ввести в действие национальные водительские удостоверения, основанные на образце Сообщества ЕС, установленном в Приложении I, в соответствии с положениями настоящей Директивы. Эмблема на странице 1 образца водительского удостоверения Сообщества ЕС должна содержать отличительный знак

государства-члена, выдавшего удостоверение. Водительские удостоверения, выданные государствами-членами, должны быть взаимно признаваемы.

Государства-члены ЕС должны гарантировать, что к 19 января 2033 года все водительские удостоверения, выданные или находящиеся в обращении, будут отвечать всем требованиям настоящей Директивы.

С момента вступления настоящей Директивы в силу экзаменаторы, занимающиеся подготовкой водителей, должны отвечать минимальным стандартам, установленным в Приложении IV. Государства-члены должны применять указанные положения, начиная с 19 января 2013г.

[Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/59/EC on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers and Directive 2006/126/EC on driving licenses](#)

Предложение о Директиве Европейского парламента и Совета, вносящей поправки в Директиву 2003/59/ЕС о первоначальной квалификации и периодической подготовке водителей некоторых транспортных средств для перевозки грузов или пассажиров и Директиву 2006/126 ЕС о водительских удостоверениях

COM/2017/047 final - 2017/015 (COD)

Дата документа: 01/02/2017

Дата передачи на рассмотрение в Парламент: 01/02/2017

Дата передачи на рассмотрение в Совет: 01/02/2017

Содержание предложения будет рассмотрено далее, в п.4.3 настоящего отчета.

Предварительный анализ выявленных Регламентов и Директив ЕС позволяет заключить, что четко прослеживаются три основные линии регулятивных положений: требования к безопасности перевозок и перевозчикам (включая требования к ТС), требования к системе тахографического контроля (фактически – это требования к контролю режима труда и отдыха водителей), требования к обучению и квалификации водителей.

В области организации дорожного движения деятельность органов ЕС ограничивается выработкой наиболее общих направлений развития транспортной инфраструктуры в пределах ЕС и координацией усилий отдельных государств-членов Союза по совершенствованию их транспортных систем. Отметим Регламент, который устанавливает приоритеты для развития трансъвропейской транспортной сети.

[Regulation \(EU\) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU](#)

Постановление (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 года о руководящих положениях Европейского Союза по развитию трансъвропейской транспортной сети и отмене решения № 661/2010/ЕС

CELEX number: 32013R1315

Статус: действует

Форма НПА: Регламент

Орган, принявший документ: European Parliament

Дата принятия документа: 11/12/2013.

Как перспективную тематику отметим также документы, которые не имеют пока обязательного статуса, а выражают скорее позитивное отношение органов ЕС к инновациям. Европейский социально-экономический комитет - консультативный орган Европейского Союза, выработал свое мнение для структур ЕС о разработанной Комиссией европейской Стратегии по кооперативным интеллектуальным транспортным системам, что является очередным этапом на пути к кооперативной и автоматизированной мобильности. ([Opinion of the European Economic and Social Committee on the 'Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility'](#)).

Сама разработанная [Стратегия](#) (документ от 30.11.2016 года, CELEX number: 52016DC0766) в первую очередь рассматривает практические и правовые аспекты развития кооперативных ИТС (C-ITS), в том числе связанных автомобилей и дорожной инфраструктуры. Предлагаемая для обсуждения Стратегия связана с внедрением цифрового внутреннего рынка и Европейской стратегии мобильности на основе ТС с низким уровнем выбросов. Многочисленные потенциальные выгоды осуществления Стратегии, включают более эффективные пассажирские и грузовые перевозки по трансъвропейской транспортной сети, а также вероятное повышение энергоэффективности, сокращение выбросов и снижение риска аварий в области автомобильного транспорта.

***Примечание.*** Данный документ на английском языке представлен в электронном приложении.

#### **4.3 Оценка эффективности принимаемых решений и работа по совершенствованию правовых норм**

Рассмотрим конкретный пример оценки эффективности принимаемых нормативных актов и их коррекции. В Европарламенте разработано законодательное предложение от 03/04/2017 № 2017/0015(COD), содержащее проект внесения изменений в Директиву 2003/59/ЕС о подготовке профессиональных водителей. Официальная страничка инициативы, уже получившей одобрение профильного комитета по транспорту и туризму, находится на сайте Европарламента по ссылке [http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2017/0015\(COD\)&l=en](http://www.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2017/0015(COD)&l=en). Инициатива родилась не на пустом месте, интенсивное обсуждение результатов внедрения Директивы 59 началось еще в 2011 году после соответствующего предварительного опроса, проведенного по заказу профильного комитета. Результаты анкетирования лиц, ответственных за данную область в государствах-членах, выявили ряд недостатков системы подготовки водителей. Далее Европейская Комиссия заказала полноценное научное исследование об оценке эффективности законодательной базы ЕС по обучению профессиональных водителей и предложения по ее совершенствованию, которое было опубликовано в октябре 2014 года.

Оценка проводилась путем комбинированных качественных и количественных исследований, включая такие инструменты, как кабинетные исследования, общественные консультации, целевые интервью и анкетирование. В отчете содержались выводы о том, что только особая подготовка водителей, связанная с распознаванием потенциально опасных ситуаций в дорожном движении (*danger recognition*), будет иметь положительный эффект для снижения аварийности. Эффективность прочих учебных мероприятий признана недостаточной, в первую очередь потому, что объем теоретических и практических занятий относительно невелик. После уяснения итогов научного исследования и была запущена сложная процедура согласований и дополнительных консультаций, в которых активное участие приняли работодатели (перевозчики).

В преамбуле инициативы указано, что она касается значительного количества профессиональных водителей грузовых автомобилей и автобусов и тесно связана с безопасностью дорожного движения. Предложение также соответствует общеевропейской стратегии обеспечения БДД в 2011-2020 гг., которая, в частности, признает одним из важнейших направлений повышения БДД эффективное обучение, подготовку и повышение квалификации водителей ТС. Напоминаем, что упомянутая стратегия направлена на 50%-е сокращение смертности к 2020 г.

Предпосылки изменений: значительное число граждан, затрагиваемых имеющимся законодательством и неопределенность ряда положений действующей Директивы 2003/59/ЕС.

Справка. Около 33% всех поездок, совершаемых тяжелыми грузовыми автомобилями в ЕС, связано с пересечением границ между государствами-членами. Около 8% трафика трансграничного транспорта в ЕС связаны с перевозками пассажиров автобусами.

Директива 2003/59/ЕС установила первоначальную квалификацию и требования к периодическому обучению для профессиональных водителей грузовиков и автобусов, что повышает безопасность на европейских дорогах.

Государствам-членам была предоставлена значительная гибкость в реализации Директив, например, по конкретному содержанию обучения водителей, а также об административных процедурах и структуре системы обучения. Директива не затрагивала проблему оплаты обучения, в частности, не определяла плательщика за обучение водителя.

Оценив реализацию Директивы, Комиссия определила ряд недостатков, среди которых:

- трудности и юридическая неопределенность в толковании изъятий;
- содержание обучения, которое, как было установлено, лишь частично соответствует реальным потребностям водителей;
- трудности для водителей в получении взаимного признания завершеного или частично завершеного обучения, проводимого в другом государстве-члене;
- несоответствия минимальных возрастных требований между Директивой 2003/59 / ЕС и Директивой 2006/126 / ЕС Европейского парламента и Совета.

Разработаны конкретные предложения, уточняющие и пересматривающие ранее принятые решения. Пересмотр Директивы 2003/59/ЕС повысит качество подготовки водителей, обеспечит применение соответствующих минимальных требований к



обучению и позволит решить проблему взаимного признания документов об обучении/присвоении квалификации, которая затрагивает примерно 46 700 водителей (оценка на 2016 год).

В заключение отметим важный факт – оценка эффективности ранее принятого нормативного решения ЕС производилась через довольно значительное время (не менее 10 лет) и осуществлялась на основании данных, полученных в результате научных исследований. Рискнем утверждать, что только подобный научно-обоснованный подход позволяет проводить полноценную оценку эффективности принимаемых нормативных правовых актов.

## **5 Актуальные редакции Правил или соответствующих разделов законодательств Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом в части единого нормативного правового регулирования обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, принципов организации дорожного движения, переведенные на русский язык**

В данной главе содержатся переводы на русский язык актуальных (действующих) редакций документов, указанных в п.4 настоящего отчета. Из-за большого текстового объема в данной главе приведена лишь общая структура документов, т.е. в составе содержания выделены элементы (части, разделы, главы, параграфы и т.п.), подлежащие анализу по теме обзора в соответствии с планом. Полные тексты переводов содержатся в соответствующих Приложениях к настоящему отчету.

Следует отметить, что в переводах (как и в оригиналах) не всегда присутствовало оглавление документа, которое было вручную сформировано из текста, его наличие позволяет произвести быструю оценку контента.

### **Великобритания**

Дорожный Кодекс Великобритании – это набор информации, рекомендаций, руководств и обязательных правил для всех участников дорожного движения в Соединенном Королевстве. В действующем Дорожном Кодексе (последняя редакция от 28 июля 2017г.) содержится 307 нумерованных правила (статьи) и 8 приложений.

Кодекс имеет следующую структуру (доступно по ссылке <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code>):

**Введение.** Объясняется для кого предназначен этот Кодекс, как он сформулирован, каковы последствия несоблюдения правил Кодекса.

**Правила для пешеходов,** статьи 1-35. Общее руководство по безопасному поведению пешеходов, переход дороги и ситуации, требующие дополнительного внимания.

**Правила для инвалидов самоходных колясок и кресел,** статьи 36-46. Включают правила управления такими колясками на тротуарах и на дороге.

**Правила для дорожного движения с участием животных,** статьи 47-58. Включают правила поведения погонщиков животных на дороге, в том числе правила движения для гужевых транспортных средств и всадников.



**Правила для велосипедистов**, статьи 59-82. Включают правила обзора дорожной обстановки, поведение на перекрестках, включая кольцевые развязки.

**Правила для мотоциклистов**, статьи 83-88. Включают правила использования защитных шлемов, перевозки пассажиров, езда в светлое время суток и в темноте.

**Правила для водителей автомобилей и мотоциклистов**, статьи 89-102. Включают требования к состоянию транспортных средств, способности водителя к управлению транспортными средствами, запреты на алкоголь и наркотики, поведение перед поездкой, правила буксировки транспортных средств и погрузки груза, а также требования к использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

**Общие правила, методы и советы для всех водителей, велосипедистов и всадников**, статьи 103-158. Включают общие правила, технику управления и рекомендации для всех водителей, мотоциклистов и иных участников дорожного движения, включая сигналы поворота и остановки, использование осветительных приборов, управление транспортным средством, ограничение скорости, тормозной путь, значение линий и полос разметки на многополосных дорогах.

**Использование дорог**, статьи 159-203. Включает правила пользования дорогой, включая общие правила, обгон, поведение на перекрестках, дорожных развязках, включая кольцевые развязки, на пешеходных переходах и движение задним ходом.

**Участники дорожного движения, которым требуется особое внимание**, статьи 204-225. Включает правила для участников дорожного движения, требующих особого внимания - пешеходов, мотоциклистов и велосипедистов, иных участников дорожного движения и транспортных средств.

**Вождение транспорта в неблагоприятных погодных условиях**, статьи 226-237. Включает правила вождения в неблагоприятных погодных условиях, включая влажную, ветреную погоду, снег и гололедицу, вождение в тумане и при жаркой погоде.

**Ожидание и парковка**, статьи 238-252. Включает правила стоянки и парковки, в том числе правила парковки в ночное время и разрешенной парковки.

**Автомагистрали**, статьи 253-273. Включает правила вождения на автомагистралях, в том числе правила подачи сигналов, въезда на автомагистрали, вождения по трассе, правила поведения, обгона, остановки и съезда с автомагистрали.

**Поломки и аварии**, статьи 274-287. Включает правила поведения при поломках ТС и ДТП, включая правила для автомагистралей, инциденты, связанные с опасными грузами и наличием документов.

**Дорожно-ремонтные работы, железнодорожные переезды, трамвайные пути**, статьи 288-307. Включает правила проведения дорожных работ (в том числе на скоростных дорогах), проезды железнодорожных переездов и трамвайных путей.

**Световые сигналы, регулирующие дорожное движение**, включая светофоры, мигающие красные сигналы, световые сигналы на автомагистралях, световые сигналы, регулирующие движение в полосах.

**Сигналы для других участников дорожного движения**, включая сигналы, указывающие направление движения, стоп-сигналы, сигналы заднего хода, ручные сигналы.

**Сигналы уполномоченных лиц**, включая сигналы полицейских, ручные сигналы для регулировщиков движения, сигналы ответственных лиц Управления по надзору за водителями и транспортными средствами, патрульных, регулирующих переходы у школ.

**Дорожные знаки**, включающие предписывающие знаки, предупреждающие знаки, указательные знаки, информационные знаки, знаки дорожно-ремонтных работ.

**Дорожная разметка**, включающая разметку поперек проезжей части, вдоль проезжей части, вдоль края проезжей части, на обочине или на краю проезжей части, другие виды дорожной разметки.

Маркировка транспортных средств, включающая маркировку крупногабаритных грузовых автомобилей сзади, знаки предупреждения о перевозке опасных грузов, маркировку для выступающих частей транспорта, другие виды маркировки ТС.

### **Приложения.**

1. Вы и Ваш велосипед. Соответствующая информация и правила для велосипедистов.

2. Требования для получения права на управление мотоциклом. Соответствующая информация и правила, включая требования для водителей мопедов.

3. Требования к наличию документов для механических транспортных средств, требования для кандидатов в водители и водителей с ограниченными правами.

4. Участник дорожного движения и Закон. Информация включает ссылки на Законы и иные нормативные акты.

5. Наказания. Содержит информацию о штрафных баллах и лишении водительской лицензии, таблицу мер наказаний, информацию для начинающих водителей и других последствиях правонарушений.

6. Техническое обслуживание автомобиля, безопасность и охрана ТС. Информация и правила.

7. Первая помощь на дороге. Включает необходимую информацию по оказанию первой помощи пострадавшим.

8. Правила безопасности для начинающих водителей. Напоминания и информация для новичков.

В частности, согласно действующим правилам водительские права водителей-новичков будут аннулированы, если в течение первых двух лет после сдачи первого экзамена по вождению водитель получает шесть штрафных баллов. Для того, чтобы получить водительские права без ограничений, ему придется снова сдать оба экзамена – по теории и практике вождения.

Другая информация. Таблица перевода в метрические единицы, полезные сайты Интернета, наилучшая практика управления транспортными средствами, программа голубого знака (особенности для Северной Ирландии), кодекс для транспортных средств, запряженных лошадьми (гужевых повозок), правила дорожно-ремонтных работ.

Алфавитный указатель по всем темам Дорожного Кодекса.

Полный перевод Дорожного Кодекса содержится в Приложении А.

## **Германия**

Приводим полное оглавление Закона [StVG](#), из которого ясна тематика документа.

### **I. Правила дорожного движения**

- § 1 Допуск транспортных средств к эксплуатации
- § 1a Транспортные средства с высокоавтоматизированным или полностью автоматизированным управлением
- § 1b Права и обязанности водителя при использовании высокоавтоматизированного или полностью автоматизированного управления
- § 1c Экспертная оценка
- § 2 Разрешение на вождение и водительские права
- § 2a Пробное разрешение на вождение
- § 2b Базовый семинар при нарушении правил во время пробного периода
- § 2c Информирование органов, выдающих разрешения на вождение, через Федеральное управление по вопросам транспортных средств
- § 3 Лишение разрешения на вождение
- § 4 Система оценки способности к вождению
- § 4a Семинар по вопросам способности к вождению
- § 4b Экспертная оценка
- § 5 Утеря документов и регистрационных знаков транспортных средств
- § 5a Утратила силу
- § 5b Содержание дорожных знаков в исправности
- § 6 Правила исполнения
- § 6a Сборы и пошлины
- § 6b Изготовление, продажа и выдача регистрационных знаков
- § 6c Изготовление, продажа и выдача исходных материалов для регистрационных знаков
- § 6d Информирование и проверка
- § 6e Вождение транспортных средств в сопровождении
- § 6f Оплата услуг отделов экспертизы по определению способности к вождению
- § 6g Электронный способ получения допуска транспортных средств к эксплуатации

## **II. Ответственность**

- § 7 Ответственность владельца, вождение с нарушением правил
- § 8 Исключения
- § 8a Платная перевозка пассажиров, запрет на освобождение от ответственности
- § 9 Совместная ответственность
- § 10 Размер обязательного возмещения убытков при убийстве
- § 11 Размер обязательного возмещения убытков при нанесении телесных повреждений
- § 12 Максимальные суммы выплат
- § 12a Максимальные суммы выплат при перевозке опасных грузов
- § 12b Неприменимость максимальных сумм выплат
- § 13 Денежная рента
- § 14 Срок давности
- § 15 Утрата прав
- § 16 Прочие законы
- § 17 Причинение ущерба несколькими транспортными средствами

§ 18 Обязанность водителя транспортного средства возместить убытки

§ 19 Утратила силу

§ 20 Территориальная подсудность

### **III. Штрафы**

§ 21 Вождение без разрешения на вождение

§ 22 Неправомерное использование регистрационных знаков

§ 22a Неправомерное изготовление, продажа или выдача регистрационных знаков

§ 22b Неправомерное использование счетчиков пройденного пути и ограничителей скорости

§ 23 Продажа неразрешенных к использованию транспортных средств, запасных частей и комплектующих

§ 24 Нарушение правил дорожного движения

§ 24a Ограничение в 0,5 промилле

§ 24b Недостаточные доказательства для изготовления, продажи и выдачи регистрационных знаков

§ 24c Запрет на употребление алкоголя для начинающих водителей

§ 25 Запрет на управление транспортным средством

§ 25a Обязательное несение расходов владельцем транспортного средства

§ 26 Компетентные органы управления; срок давности

§ 26a Каталог взимаемых штрафов

§ 27 Информационные письма

### **IV. Реестр нарушений правил дорожного движения**

§ 28 Ведение и содержание Реестра нарушений правил дорожного движения

§ 28a Внесение записей при отклонении от данных Каталога взимаемых штрафов

§ 28b

§ 29 Аннулирование записей

§ 30 Передача сообщений

§ 30a Прямая настройка и запрос данных при автоматическом способе передачи информации

§ 30b Автоматический способ передачи запросов и сведений Федерального управления по вопросам транспортных средств

§ 30c Основные полномочия, правила исполнения

### **V. Реестр транспортных средств**

§ 31 Ведение реестра и компетентные органы

§ 32 Определение цели Реестра транспортных средств

§ 33 Содержание Реестра транспортных средств

§ 34 Сбор данных

§ 35 Передача данных о транспортных средствах и владельцах

§ 36 Запрос данных при автоматическом способе передачи информации

§ 36a Автоматический способ передачи запросов и сведений Федерального управления по вопросам транспортных средств

§ 36b Сравнение с данными о розыске вещей Федерального управления уголовной

полиции

§ 37 Передача данных о транспортных средствах и владельцах в компетентные органы вне области действия настоящего закона

§ 37a Запрос данных при автоматическом способе передачи информации компетентными органами вне области действия настоящего закона

§ 37b Передача данных о транспортных средствах и владельцах согласно Директиве (ЕС) 2015/413

§ 37c Передача данных о транспортных средствах и владельцах в Европейскую комиссию

§ 38 Передача данных для научно-исследовательских целей

§ 38a Передача и использование данных для статистических целей

§ 38b Передача и использование данных в целях планирования

§ 39 Передача данных о транспортных средствах и владельцах для отслеживания правовых притязаний

§ 40 Передача прочих данных

§ 41 Запрет передачи данных

§ 42 Сравнение данных для исправления ошибок

§ 43 Общие предписания для передачи данных, обработки и использования данных получателем

§ 44 Удаление данных в Реестрах транспортных средств

§ 45 Анонимные данные

§ 46 Утратила силу

§ 47 Основные полномочия, правила исполнения

## **VI. Реестр разрешений на вождение (водительских прав)**

§ 48 Ведение реестра и компетентные органы

§ 49 Определение цели Реестра

§ 50 Содержание Реестра разрешений на вождение

§ 51 Информирование Центрального реестра разрешений на вождение

§ 52 Передача данных

§ 53 Прямая настройка и запрос данных при автоматическом способе передачи информации

§ 54 Автоматический способ передачи сообщений, запросов и сведений Федерального управления по вопросам транспортных средств

§ 55 Передача данных в компетентные органы вне области действия настоящего закона

§ 56 Запрос данных при автоматическом способе передачи информации компетентными органами вне области действия настоящего закона es

§ 57 Передача и использование данных для научных, статистических и законодательных целей

§ 58 Справка о собственных данных из Реестров

§ 59 Сравнение данных для исправления ошибок

§ 60 Общие предписания для передачи данных, обработки и использования данных получателем

§ 61 Удаление данных

§ 62 Реестр служебных разрешений на вождение вооружённых сил ФРГ

§ 63 Основные полномочия, правила исполнения

#### **VIa. Обработка данных в транспортном средстве**

§ 63a Обработка данных о транспортных средствах с высокоавтоматизированным или полностью автоматизированным управлением

§ 63b Основные полномочия

#### **VII. Общие предписания, временные постановления**

§ 64 Общие предписания

§ 65 Временные постановления

§ 66 Обнародование правовых предписаний

Приложение (к § 24a)

Приложение EV Выписка из Договора об объединении

### **Испания**

Приводим полное оглавление национального закона о БДД, который носит название «Закон о дорожном движении, автотранспортных средствах и безопасности дорожного движения», из которого ясна тематика документа, посвященного широкому кругу вопросов.

**Введение.** Общие положения.

Статья 1. Предмет

Статья 2. Область применения

Статья 3. Основные понятия

#### **Раздел I. Осуществление и согласование полномочий в области дорожного движения, движения транспортных средств и безопасности дорожного движения**

Глава I. Компетенции

Статья 4. Компетенции Генерального Государственного Управления

Статья 5. Компетенции Министерства Внутренних Дел

Статья 6. Независимая организация «Главное управление безопасности дорожного движения»

Статья 7. Компетенции муниципалитетов

Глава II. Высший совет дорожного движения, безопасности дорожного движения и устойчивого дорожного движения

Статья 8. Состав и функции

Глава III. Отраслевая конференция сектора дорожного движения, по безопасности дорожного движения и устойчивому движению

Статья 9. Отраслевая конференция сектора дорожного движения, по безопасности дорожного движения и устойчивому движению

#### **Раздел II. Правила поведения при управлении автомобилем**

Глава I. Общие правила

Статья 10. Пользователи, водители и владельцы автомобилей

Статья 11. Обязанности владельца автомобиля и постоянного водителя

Статья 12. Запрещенные действия и мероприятия

Статья 13. Общие правила управления транспортными средствами  
Статья 14. Спиртные напитки и наркотические препараты  
Глава II. Движение автомобилей  
Часть 1. Расположение транспортных средств на проезжей части  
Статья 15. Направление движения  
Статья 16. Использование полос  
Статья 17. Использование обочины  
Статья 18. Специальные положения о направлении движения и ограничения  
Статья 19. Убежища, островки и ориентировочные устройства  
Статья 20. Движение на автотрассах и автомагистралях  
Часть 2. Скорость  
Статья 22. Расстояния и требуемая скорость  
Часть 3. Преимущество при движении  
Статья 23. Общие положения  
Статья 24. Узкие участки и участки с крутым подъемом  
Статья 25. Водители, пешеходы и животные  
Статья 26. Уступка движения и проезд через перекресток  
Статья 27. Транспортные средства срочной помощи  
Часть 4. Выезд на дорогу  
Статья 28. Выезд транспортных средств на дорогу  
Статья 29. Маневрирование транспортным средством при выезде на дорогу  
Часть 5. Поворот, разворот и задний ход  
Статья 30. Смена пути, колеи и полосы  
Статья 31. Поворот  
Статья 32. Задний ход  
Часть 6. Обгон и опережение  
Статья 33. Общие правила  
Статья 34. Предварительные предупреждения  
Статья 35. Выполнение  
Статья 36. Обгоняемое транспортное средство  
Статья 37. Запреты  
Статья 38. Особые предписания  
Часть 7. Остановка и стоянка  
Статья 39. Общие правила  
Статья 40. Запреты  
Часть 8. Проезд железнодорожных переездов без шлагбаума и разводных мостов  
Статья 41. Общее правило  
Статья 42. Перекрытие железнодорожных переездов без шлагбаума  
Часть 9.<sup>a</sup> Использование световых сигналов  
Статья 43. Обязательное использование  
Часть 10.<sup>a</sup> Предупреждение водителей  
Статья 44. Общие правила  
**Раздел III. Другие правила дорожного движения**  
Статья 45. Двери

Статья 46. Выключение двигателя  
Статья 47. Ремень, шлем и другие элементы безопасности  
Статья 48. Время отдыха и вождения  
Статья 49. Пешеходы  
Статья 50. Животные  
Статья 51. Обязанности в случае аварии или несчастного случая  
Статья 52. Реклама  
Статья 54. Предпочтение  
Статья 55. Формат  
Статья 56. Язык  
Статья 57. Обслуживание  
Статья 58. Устранение, замена и изменение

#### **Раздел IV. Административные санкции**

##### **Глава I. Общие санкции**

Статья 59. Общие положения  
Статья 60. Почтовый адрес и Дорожный электронный адрес (DEV)

##### **Глава II. Разрешение на управление транспортным средством**

Статья 61. Разрешения и лицензии на управление транспортными средствами  
Статья 62. Центры по обучению и аккредитации водителей  
Статья 63. Назначение пунктов.  
Статья 64. Потеря пунктов  
Статья 65. Восполнение пунктов

##### **Глава III. Разрешения, действующие в отношении механических транспортных средств**

Статья 66. Водительское удостоверение  
Статья 67. Другая документация  
Статья 68. Регистрационный номер

##### **Глава IV. Недействительность, вредоносность и утрата юридической силы водительского удостоверения. Получение новых водительских прав или удостоверения**

Статья 69. Недействительность и вредоносность  
Статья 70. Утрата юридической силы по причине невыполнения необходимых требований для ее получения

Статья 71. Утрата юридической силы по причине лишения пунктов. Получение нового водительского удостоверения или лицензии

Статья 72. Превентивная отмена

Статья 73. Поучение нового водительского удостоверения или лицензии после вступления в силу постановления о лишении права на управление механическим транспортным средством

#### **Раздел V. Санкционный режим**

##### **Глава I. Нарушения**

Статья 74. Общие положения  
Статья 75. Легкие нарушения  
Статья 76. Тяжкие нарушения.  
Статья 77. Особо тяжкие нарушения



Статья 78. Нарушения в области обязательного страхования  
Статья 79. Нарушения в области рекламной деятельности  
Глава II. Наказания  
Статья 80. Типы  
Статья 81. Градация  
Глава IV. Процедура наказания  
Статья 83. Процессуальные гарантии  
Статья 84. Компетенция  
Статья 85. Административное и юридическое производство по делу  
Статья 86. Возбуждение  
Статья 87. Иски  
Статья 88. Доказательная сила исков сотрудников правоохранительных органов, осуществляющих контроль дорожного движения  
Статья 89. Уведомление об иске  
Статья 90. Отправка уведомления об иске  
Статья 91. Уведомление в Государственном Официальном Вестнике  
Статья 92. Информационное письмо о нарушении правил дорожного движения  
Статья 93. Типы санкционных действий  
Статья 94. Упрощенное санкционное действие  
Статья 95. Обычное санкционное действие  
Статья 96. Обжалование обычного санкционного действия  
Глава V. Международный обмен информацией о нарушениях правил дорожного движения  
Статья 97. Процесс международного обмена информацией  
Статья 98. Нарушения  
Статья 99. Национальный пункт связи  
Статья 100. Обмен данными.  
Статья 101. Информационная карта  
Статья 102. Документы  
Глава VI. Временные и другие меры  
Статья 103. Временные меры  
Статья 104. Запрет на эксплуатацию транспортного средства  
Статья 105. Конфискация и хранение транспортного средства.  
Статья 106. Остаточное хранение транспортного средства  
Статья 107. Ограничения пользования в административных документах, предоставляющих право на управление транспортными средствами  
Глава VII. Применение санкций.  
Статья 108. Применение.  
Статья 109. Применение санкции по отмене административных документов, предоставляющих право на управление транспортными средствами  
Статья 110. Взимание штрафов  
Статья 111. Дочерние компании, ответственные за выплату штрафов  
Глава VIII. Прекращение, срок давности и отмена судебного преследования  
Статья 112. Прекращение и срок давности

Статья 113. Регистрация и отмена

Раздел VI. Национальный реестр жертв дорожно-транспортных происшествий

Статья 114. Создание

Статья 115. Назначение

Первое дополнительное распоряжение. Водительские удостоверения и лицензии в автономных сообществах со вторым государственным языком (Каталония)

Второе дополнительное распоряжение. Автономные сообщества, получившие передачу функций и услуг в области движения механических транспортных средств

Третье дополнительное положение. Курсы для профессиональных водителей

Пятое дополнительное положение. Оповещение в автономных сообществах, получивших функции и услуги в области движения механических транспортных средств

Шестое дополнительное положение. Основные условия доступа для людей с ограниченными возможностями

Седьмое дополнительное положение. Ответственность за дорожно-транспортные происшествия, повлекшие за собой гибель или телесные повреждения охотничьих животных

Восьмое дополнительное положение. Документация других исполнительных органов государственной власти.

Девятое дополнительное положение. Окончательное снятие с учета в силу перемещения транспортного средства за границу.

Десятое дополнительное положение. Промышленная деятельность и безопасность дорожного движения

Одиннадцатое дополнительное положение. Включение у согласование уведомлений посредством Информационного портала санкций в области дорожного движения (TESTRA) и Электронного дорожного адреса

Первое переходное положение. Окончательная регистрация транспортных средств в Испании

Второе переходное положение. Практика уведомлений посредством Электронного дорожного адреса

Третье переходное положение. Пределы скорости для трехколесных автомобилей, приравняваемых к мотоциклам

Первое заключительное положение. Компетенции.

Второе заключительное положение. Нормативные полномочия

Третье заключительное положение. Полномочия министра внутренних дел

Приложение I. Основные понятия

Приложение II. Нарушения, влекущие за собой потерю пунктов

Приложение III. Курсы навыков управления транспортными средствами и повторного обучения правилам дорожного движения

Приложение IV. Таблица санкций и пунктов за превышение скорости

Приложение V. Поисковые данные, к которым имеют доступ испанские компетентные органы

Приложение VI. Данные, сообщаемые испанскими компетентными органами

Приложение VII. Информационное письмо

## **Нидерланды**

Приводим полное оглавление Закона о дорожном движении Нидерландов WVV 1994, из которого ясна тематика документа, посвященного широкому кругу вопросов управления безопасностью дорожного движения.

Глава 1. Общие положения

Глава IA. Служба дорожного движения

§ 1. Общие положения

§ 2. Задачи деятельности Службы дорожного движения

§ 3. Органы

§ 4. Организация и ведение дел

§ 5. Работники организации

§ 6. Финансовые положения

§ 7. Прочие положения

Глава IB. Центральное бюро по правам на управление транспортными средствами

§ 1. Общие положения

§ 2. Задачи Центрального бюро по правам на управление транспортными средствами

§ 3. Органы

§ 4. Финансовые положения

§ 5. Прочие положения

Глава IC. Надзор за контролирующими органами и учреждениями, уполномоченными на проведение проверки

Глава II. Поведение на дороге

§ 1. Правила поведения

§ 2. Дорожные знаки и меры на дороге или у дороги

§ 3. Установление границ населенного пункта

Глава IIA. Определение мопедов, для управления которыми не требуется европейское одобрение типа

§ 1. Общие положения

§ 2. Задачи Центрального бюро по правам на управление транспортными средствами

§ 3. Органы

§ 4. Финансовые положения

§ 5. Прочие положения

Глава IIC. Надзор за контролирующими органами и учреждениями, уполномоченными на проведение проверки

Глава II. Поведение на дороге

§ 1. Правила поведения

§ 2. Дорожные знаки и меры на дороге или у дороги

§ 3. Установление границ населенного пункта

Глава IIA. Определение мопедов, для управления которыми не требуется европейское одобрение типа

Глава III. Допуск и одобрение

Глава IV. Номерные знаки и свидетельства о регистрации транспортного средства

Глава IVA. Регистрация велосипедов и других мобильных объектов	
Глава IVB. Показания счетчика	
Глава V. Использование транспортных средств на дороге	
Глава VI. Способность управлять автотранспортными средствами и право управления автотранспортными средствами	
Раздел 1. Обязательство по получению водительского удостоверения	
Раздел 2. Требования к обучению вождению	
Раздел 3. Общие условия получения водительских удостоверений	
Раздел 4. Запрос на получение водительских удостоверений	
Раздел 5. Выдача водительских удостоверений	
Раздел 8. Регистрация сведений о водительских удостоверениях	
Раздел 8а. Регистрация сведений в связи с обязательством по участию в программе «алколок»	
Раздел 9. Меры в отношении способности и пригодности управлять автотранспортными средствами	
§ 1. Общие положения	
§ 2. Образовательные меры в целях содействия способности и пригодности управлять автотранспортными средствами	
§ 3. Общие положения в отношении программы «алколок»	
§ 4. Одобрение алколока	
§ 5. Правила авторизации в отношении алколоков	
§ 6. Проверка способности и пригодности управлять автотранспортными средствами	
Глава VIA. Совместимость электронных систем взимания сборов	
§ 1. Общие положения	
§ 2. Технологические требования	
§ 3. Европейский сервис по электронным системам взимания дорожных сборов	
§ 4. Дополнительные нормативные акты	
Глава VIB. Интеллектуальные транспортные системы в области автомобильного транспорта	
Глава VII. Освобождения	
Глава VIIA. Профессиональная квалификация водителей грузового и пассажирского автотранспорта	
§ 1. Общие положения	
§ 2. Свидетельство о профессиональной квалификации и свидетельство о повышении квалификации	
Глава VIII. Расходы	
Глава IX. Контроль за соблюдением закона	
Глава X. Меры административного принуждения	
Глава XI. Положения о штрафах и наказаниях	
Глава XII. Гражданская ответственность	
Глава XIII. Заключительные положения	

## **Финляндия**

Закон о дорожном движении (Tieliikennelaki), оглавление, ранее этот текст не переводился. *Примечание. Отмененные пункты не приводятся.*

### **Глава 1 Общие положения**

1 § Область применения

2 § Определения

2 а § (11.12.2002/1091) Определения транспортных средств

3 § Общие обязанности участников дорожного движения

4 § Управление движением

5 § (12.4.1991/671) Автомобильное движение за пределами дороги

**Глава 1а (12.4.2013/253)** Введение интеллектуальных транспортных систем для организации движения на автомобильном транспорте и других видах транспорта

5 а § (12.4.2013/253) Определения

5 б § (12.4.2013/253) Принципы, применимые к внедрению ИТС

### **Глава 2 Правила дорожного движения**

6 § (19.1.2001/23) Беспрепятственный проезд специальных транспортных средств

7 § Беспрепятственный проезд поезда. Железнодорожный переезд

8 § Использование различных частей дороги

9 § Положение транспортного средства на проезжей части

10 § Дистанция между ТС

11 § Перестроение

12 § Поворот

13 § Специальные положения для поворачивающего велосипедиста и водителя мопеда

14 § Обязательство уступать дорогу

15 § Демонстрирование преимущества на дороге. Выезд на перекресток

16 § Встречное движение

17 § Обгон

18 § Обгон запрещен

19 § Взаимные обязательства при обгоне

20 § Задний ход и поворот на дороге

21 § Начало движения, маневрирование

22 § Приоритет маршрутных транспортных средств

23 § Скорость движения

24 § Запрет препятствования и затруднения движению

24 а § (24.5.2002/423) Использование устройств связи во время вождения

25 § Ограничение скорости

26 § Остановка и стоянка

27 § Запрет остановки и стоянки

28 § Запрет парковки

28 а § (7.9.1990/843) Обязательное использование парковочного диска

28 б § (6.2.2015/75) Разрешение на парковку для инвалидов

28 с § (6.2.2015/75) Предоставление разрешения на парковку для инвалидов

29 § Действия для остановки ТС

- 30 § Обязанность проявлять осторожность по отношению к легкому транспорту
- 31 § Пересечение тротуара. Обгон остановившегося трамвая или автобуса
- 32 § Правила для водителя на пешеходном переходе
- 33 § (24.6.2010/624) Вождение и парковка на прилегающей территории
- 33 а § (5.5.2006/343) Вождение по пешеходной зоне
- 33 б § (5.5.2006/343) Езда в обозначенном дорожным знаком тоннеле
- 34 § Световые и звуковые сигналы
- 35 § Указатель поворота
- 36 § Использование световых приборов во время движения
- 37 § Использование световых приборов при остановке и стоянке автомобиля
- 38 § Запрет неправильного применения фар
- 39 § Въезд на паром
- 40 § Место пешехода на дороге
- 41 § (5.5.2006/343) Пешеходы на прилегающей территории и пешеходной зоне
- 42 § (15.11.2002/954) Использование отражателей
- 43 § Группы пешеходов и шествия
- 44 § Пересечение проезжей части
- 45 § (30.12.2015/1610) Использование вспомогательного или замещающего средства передвижения
- 45 а § (30.12.2015/1610) Использование легких электрических транспортных средств
- 46 § Соблюдение осторожности при приближении к домашним животным и перегон домашних животных
- 47 § Движение трамвая
- 48 § Исключительные положения
- 48 а § (12.12.2014/1043) Исключительные положения при перевозке крупногабаритных грузов

### ***Глава 3 Управление движением***

- 49 § (26.6.2009/523) Регулировщики дорожного движения
- 50 § (03.12.2002/1010) Оборудование для регулирования дорожного движения
- 51 § (29.06.2016/568) Установка оборудования для регулирования движения
- 52 § Выделение проезда под особые транспортные нужды
- 53 § (22.12.2009/1291) Полосы для пешеходов и велосипедистов
- 54 § Временное ограничение движения
- 55 § Повреждение оборудования для регулирования движения
- 56 § Установка на дороге несанкционированного или создающего помехи оборудования

### ***Глава 4 Дорожно-транспортные происшествия и меры предосторожности***

- 57 § Общая обязанность по оказанию первой помощи
- 58 § Обязанность участника дорожно-транспортного происшествия по оказанию первой помощи
- 59 § Предоставление сведений
- 60 § Перемещение ТС, участвовавших в дорожно-транспортном происшествии. Сохранение следов на месте ДТП

61 § Предупреждение других участников движения

62 § Препятствие на дороге

**Глава 5 Водитель транспортного средства и право на управление ТС  
(3.8.1990/676)**

63 § (29.4.2011/387) Общие требования, касающиеся водителя

65 § (29.4.2011/387) Передача управления транспортным средством другому лицу

**Глава 6 Использование транспортного средства (11.12.2002/1091)**

85 § (11.12.2002/1091) Ответственность за состояние транспортного средства

86 § Использование транспортного средства

87 § (12.12.2014/1043) Габариты, массы и загрузка ТС

87 а § (2.6.2006/441) Ответственность за загрузку транспортного средства при совершении коммерческих перевозок

87 б § (12.12.2014/1043) Перевозка крупногабаритных грузов

87 с § (28.6.2017/508) Разрешение на перевозку крупногабаритных грузов

88 § (31.03.2006/234) Обязанность пользоваться ремнями безопасности и прочими удерживающими устройствами

88 а § (31.03.2006/234) Перевозка детей в транспортном средстве

88 б § (31.3.2006/234) Освобождение от обязанности пользоваться ремнями безопасности и прочими удерживающими устройствами

88 с § (31.03.2006/234) Ответственность, касающаяся использования детских удерживающих устройств и перевозки инвалидов и лежачих больных

88 d § (31.03.2006/234) Сообщение о нефункционирующем ремне безопасности в автобусе

88 е § (12.12.2014/1043) Огнетушитель и аптечка первой помощи в автобусе

89 § (15.11.2002/954) Использование защитного шлема

90 § (15.11.2002/954) Использование защитного шлема велосипедистами

91 § (11.12.2002/1091) Использование вездехода

92 § (11.12.2002/1091) Применение норм об использовании транспортных средств

**Глава 6 а (10.06.2005/401) Нормы о режиме труда и отдыха водителей и регистрирующее оборудование на автомобильном транспорте**

92 а § (10.06.2005/401) Определения

92 б § (10.6.2005/401) Социальное законодательство в области дорожного движения

92 с § (10.06.2005/401) Выдача карты тахографа

92 d § (10.06.2005/401) Аннулирование карты тахографа

92 е § (10.06.2005/401) Обязанность использовать тахограф

92 f § (10.6.2005/401) Обязанность водителя при использовании тахографа

92 g § (10.6.2005/401) Обязанности работодателя и предприятия при использовании тахографа

92 h § (10.6.2005/401) Обработка данных тахографа на предприятии

92 i § (10.6.2005/401) Обработка данных цифрового тахографа в мастерской

92 j § (10.06.2005/401) Право надзорных органов на получение информации

92 k § (10.06.2005/401) Использование информации при проведении расследования

92 l § (10.6.2005/401) Защита неприкосновенности частной жизни при обработке персональных данных

92 m § (10.06.2005/401) Меры процессуального принуждения для соблюдения социального законодательства

92 n § (10.06.2005/401) Предоставление сведений, касающихся соблюдения социального законодательства в области дорожного движения, между государственными структурами разных стран

#### ***Глава 7 Контроль за дорожным движением***

93 § Остановка и проверка транспортного средства

94 § (30.12.2015/1610) Обязанность предоставить документы, необходимые для управления ТС

96 § (11.12.2002/1091) Запрещение эксплуатации транспортного средства

96 a § (15.07.2005/587) Контроль за использованием защитного шлема

96 b § (19.9.2014/757) Контроль за использованием вездеходов

97 § (22.12.2009/1291) Прочие лица, осуществляющие контроль за дорожным движением

97 a § (05.05.2017/242) Установка устройства для контроля за весом груза на транспорте

#### ***Глава 8 Правонарушения в области дорожного движения***

98 § (30.4.1999/546) Нарушение правил дорожного движения

99 § (30.04.1999/546) Грубое нарушение правил дорожного движения

100 § (30.04.1999/546) Управление ЕС в состоянии опьянения

101 § (30.04.1999/546) Оставление водителем места ДТП

102 § (30.04.1999/546) Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления ТС

103 § (15.07.2005/567) Административные правонарушения в области дорожного движения

104 § Предупреждение

105 § (11.12.2002/1091) Нарушение правил остановки или стоянки ТС

105 a § (10.06.2005/401) Нарушение социального законодательства в области дорожного движения

105 b § (28.3.2014/273) Сообщение о преступлении или правонарушении в области дорожного движения, совершенном в Финляндии, собственнику ТС, зарегистрированного в другом государстве, или его временному пользователю

106 § (28.12.2012/1082) Уведомление о решении, касающемся преступления в области дорожного движения

***Глава 9 Апелляция, а также положения о полномочиях и вступлении в силу (10.03.1989/270)***

#### **Франция**

Дорожный Кодекс. С оглавлением на русском языке можно ознакомиться впервые, ранее этот текст не переводился

- **Часть 1. Законодательные положения**

**Книга 1: Общие положения.**

Раздел 1: Определения.

Раздел 2: Ответственность.



Глава 1: Уголовная ответственность.

Глава 2: Компенсационные выплаты пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии.

Раздел 3: Обнаружение и констатация нарушений.

Раздел 4: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон).

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые в Новой Каледонии, во Французской Полинезии и на островах Уоллис и Футуна.

**Книга 2: Положения, применяющиеся к водителям транспортных средств.**

Раздел 1: Обучение вождению и обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 1: Обучение вождению и обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 2: Платное обучение вождению и курсы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 3: Образовательные учреждения, осуществляющие подготовку водителей и проведение курсов по обеспечению безопасности дорожного движения.

Раздел 2: Удостоверение на право управления транспортным средством.

Глава 1: Допуск к сдаче экзаменов, выдача удостоверения на право управления транспортным средством в зависимости от категории транспортного средства.

Глава 2: Признание водительских удостоверений других стран.

*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*

Глава 3: Водительское удостоверение и система штрафных баллов.

Глава 4: Запрет выдачи водительского удостоверения, изъятие водительского удостоверения, приостановление действия водительского удостоверения аннулирование водительского удостоверения.

Глава 5: Регистрация и получение сведений о водительском удостоверении.

Раздел 3: Обязанности водителя.

Глава 1: Действия в случае дорожно-транспортного происшествия.

Глава 2: Неумышленное причинение вреда здоровью.

Глава 3: Действия при проверках должностными лицами, уполномоченными на осуществление надзора в области безопасности дорожного движения.

Глава 4: Вождение в состоянии алкогольного опьянения.

Глава 5: Вождение под воздействием наркотических веществ.

Раздел 4: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые в Новой Каледонии.

Глава 4: Положения, применимые во Французской Полинезии.

Глава 5: Положения, применимые на территориях островов Уоллис и Футуна.

**Книга 3: Транспортные средства.**

Раздел 1: Технические положения.

Глава 1: Общие положения и определения.

Глава 2: Масса и размеры транспортных средств.  
Глава 3: Световые и звуковые приборы, сигнализация.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Глава 4: Требования к автомобильным шинам.  
Глава 5: Торможение.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Глава 6: Устройства маневрирования, управления, обеспечения видимости.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Глава 7: Специальные устройства и оборудование.  
Глава 8: Потребление энергии, выхлопные газы и вредные воздействия на окружающую среду.

Раздел 2: Административные положения.  
Глава 1: Соответствие техническим требованиям.  
Глава 2: Регистрация транспортного средства.  
Глава 3: Технический контроль.  
Глава 4: Страхование.  
Глава 5: Задержание транспортного средства и помещение транспортного средства на специальную стоянку.  
Глава 6: Деятельность эксперта (автомобильного технического специалиста).  
Глава 7: Поврежденные транспортные средства.  
Раздел 3: Регистрация и получение сведений о передаче транспортных средств.  
Раздел 4: Положения, применимые на заморских территориях.  
Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.  
Глава 3: Положения, применимые во Французской Полинезии.  
Глава 4: Положения, применимые в Новой Каледонии.

**Книга 4: Пользование дорогами.**  
Раздел 1: Общие положения.  
Глава 1: Полномочия дорожной полиции.  
Глава 2: Движение транспортных средств и пешеходов.  
Глава 3: Скорость.  
Глава 4: Встречный разъезд и обгон.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Глава 5: Проезд перекрестков и преимущество при движении.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Глава 6: Пользование световыми приборами и звуковыми сигналами.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Глава 7: Остановка и стоянка.  
Глава 8: Размещение рекламы, плакатов и вывесок.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*  
Раздел 2: Дополнительные положения, применимые в отношении некоторых дорог.  
*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*

Раздел 3: Дополнительные положения, применимые к движению некоторых транспортных средств.

Глава 1: Мотоциклы, трехколесные мотоциклы и четырехколесные мототранспортные средства, мопеды и велосипеды.

Глава 2: Транспортные средства оперативного назначения.

*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*

Глава 3: Крупногабаритные транспортные средства и транспортные средства с двумя прицепами и более.

Глава 4: Автопоезда и гужевые транспортные средства.

*Настоящий раздел не содержит законодательных положений.*

Раздел 4: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые во Французской Полинезии.

Глава 4: Положения, применимые в Новой Каледонии.

- **Часть 2. Нормативные положения**

**Книга I: Общие положения.**

Раздел I: Определения.

Раздел II: Ответственность.

Глава 1: Уголовная ответственность.

Глава 2: Компенсационные выплаты пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии.

*Настоящий раздел не содержит нормативных положений.*

Раздел III: Обнаружение и констатация нарушений.

Раздел IV: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые в Новой Каледонии, во Французской Полинезии и на островах Уоллис и Футуна.

**Книга II: Положения, применяющиеся к водителям транспортных средств.**

Раздел I: Обучение вождению и обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 1: Обучение вождению и обеспечению безопасности дорожного движения.

Часть 1: Свидетельства об окончании автошколы и завершении обучения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Часть 2: Практическое обучение вождению.

Глава 2: Платное обучение вождению и курсы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 3: Образовательные учреждения, осуществляющие подготовку водителей и проведение курсов по обеспечению безопасности дорожного движения.

Часть 1: Образовательные учреждения, осуществляющие платную подготовку водителей и проведение курсов по обеспечению безопасности дорожного движения.

Часть 2: Обучение вождению и курсы по обеспечению безопасности дорожного движения, осуществляемые в рамках профессиональной переподготовки или социальной адаптации.

Глава 4: Высший совет по обучению в сфере безопасности дорожного движения (CSER).

Раздел II: Удостоверение на право управления транспортным средством.

Глава 1: Допуск к сдаче экзаменов, выдача удостоверения на право управления транспортным средством в зависимости от категории транспортного средства.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Организация экзаменов административными органами.

Часть 3: Организация экзаменов уполномоченными организациями.

Часть 4: Категории водительских удостоверений.

Часть 5: Допуск к сдаче экзаменов.

Часть 6: Транспортные средства, для управления которыми не требуется получение водительского удостоверения, и условия выдачи специальных удостоверений.

Глава 2: Признание водительских удостоверений других стран.

Глава 3: Водительское удостоверение и система штрафных баллов.

Часть 1: Общие принципы.

Часть 2: Курсы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Глава 4: Запрет выдачи водительского удостоверения, изъятие в/у, приостановление действия в/у, аннулирование в/у, признание в/у недействительным.

Часть 1: Изъятие и приостановление действия водительского удостоверения административными органами при совершении правонарушения.

Часть 2: Запрет выдачи водительского удостоверения, приостановление действия, аннулирование и признание в/у недействительным по решению суда.

Глава 5: Регистрация и получение сведений о водительском удостоверении.

Глава 6: Водительская медицинская комиссия.

Раздел III: Обязанности водителя.

Глава 1: Действия в случае дорожно-транспортного происшествия.

Глава 3: Действия при проверках должностными лицами, уполномоченными на осуществление надзора в области безопасности дорожного движения.

Глава 4: Вождение в состоянии алкогольного опьянения.

Глава 5: Вождение под воздействием наркотических веществ.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Медицинское освидетельствование.

Часть 3: Медицинские клинические и биологические анализы и исследования.

Часть 4: Расходы по проведению медицинского освидетельствования.

Раздел IV: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые в Новой Каледонии.

Глава 4: Положения, применимые во Французской Полинезии.

Глава 5: Положения, применимые на территориях островов Уоллис и Футуна.

### **Книга III: Транспортные средства.**

Раздел I: Технические положения.

Глава 1: Общие положения и определения.

Глава 2: Масса и размеры.

Часть 1: Масса транспортных средств.

Часть 2: Размеры транспортных средств.

Часть 3: Размеры груза и требования к его размещению.

Глава 3: Световые и звуковые приборы, сигнализация.

Часть 1: Световые и звуковые приборы транспортных средств.

Часть 2: Аварийная сигнализация.

Глава 4: Требования к автомобильным шинам.

Глава 5: Торможение.

Глава 6: Устройства маневрирования, управления, обеспечения видимости.

Глава VII: Специальные устройства и оборудование.

Часть 1: Приборы контроля и ограничения скорости.

Часть 2: Регистрационные знаки и обязательные надписи.

Часть 3: Противоугонные устройства.

Часть 4: Сцепные устройства для прицепов.

Часть 5: Буксировка неисправных или поврежденных транспортных средств.

Часть 6: Другое оборудование.

Глава VIII: Потребление энергии, выхлопные газы и вредные воздействия на окружающую среду.

Раздел II: Административные положения.

Глава 1: Соответствие техническим требованиям.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Соответствие требованиям Европейского союза.

Часть 3: Соответствие национальным требованиям.

Глава 2: Регистрация транспортного средства.

Часть 1: Выдача свидетельства о регистрации транспортного средства.

Часть 2: Опротестование выдачи свидетельства о регистрации транспортного средства.

Глава 3: Технический контроль.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Аттестация контролеров и оборудования.

Часть 3: Положения, применимые к легковым транспортным средствам.

Часть 4: Положения, применимые к другим транспортным средствам.

Глава 5: Задержание транспортного средства и помещение транспортного средства на специальную стоянку.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Задержание транспортного средства.

Часть 3: Специальная стоянка.

Часть 3.1: Общие положения.

Часть 3.2: Транспортные средства, оставленные без законных оснований на территориях, не предназначенных для движения.

Глава 6: Деятельность эксперта (автомобильного технического специалиста).

Часть 1: Общие правила.

Часть 2: Условия осуществления деятельности эксперта (автомобильного технического специалиста).

Глава VII: Поврежденные транспортные средства.

Раздел III: Регистрация и получение сведений о передаче транспортных средств.

Раздел IV: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые во Французской Полинезии.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Задержание транспортного средства.

Часть 3: Специальная стоянка.

Глава 4: Положения, применимые в Новой Каледонии.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Задержание транспортного средства.

Часть 3: Специальная стоянка.

#### **Книга IV: Пользование дорогами.**

Раздел I: Общие положения.

Глава 1: Полномочия дорожной полиции.

Часть 1: Общие полномочия полиции.

Часть 2: Департаментская комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения.

Часть 3: Запрет и ограничение движения транспортных средств.

Часть 4: Дорожные знаки.

Часть 5: Гонки и спортивные соревнования.

Глава 2: Движение транспортных средств и пешеходов.

Часть 1: Использование транспортного средства водителем и пассажирами.

Часть 2: Общие требования к организации движения.

Часть 3: Дорожная разметка.

Часть 4: Направление движения.

Часть 5: Светофорное регулирование.

Часть 6: Движение пешеходов.

Часть 7: Движение животных.

Часть 8: Создание помех движению.

Глава 3: Скорость.

Часть 1: Максимальная разрешенная скорость.

Часть 2: Регулирование скорости.

Глава 4: Встречный разъезд и обгон.

Часть 1: Встречный разъезд.

Часть 2: Обгон.

Глава 5: Проезд перекрестков и преимущество при движении.

Глава 6: Пользование световыми приборами и звуковыми сигналами.

Часть 1: Предупредительные сигналы.

Часть 2: Пользование световыми приборами в темное время суток и в условиях недостаточной видимости.

Часть 3: Прочие положения.

Глава VII: Остановка и стоянка.

Часть 1: Общие положения.

Часть 2: Остановка и стоянка в местах, где транспортное средство создаст помехи или опасную ситуацию.

Глава VIII: Размещение рекламы, плакатов и вывесок.

Раздел II: Дополнительные положения, применимые в отношении некоторых дорог.

Глава 1: Автомагистрали.

Глава 2: Дороги специального назначения и инженерные сооружения.

Раздел III: Дополнительные положения, применимые к движению некоторых транспортных средств.

Глава 1: Мотоциклы, трехколесные мотоциклы и четырехколесные мототранспортные средства, мопеды и велосипеды.

Глава 2: Транспортные средства оперативного назначения.

Часть 1: Транспортные средства оперативного назначения с преимуществом при движении.

Часть 2: Транспортные средства специального назначения с преимуществом при движении.

Часть 3: Прочие транспортные средства оперативного и специального назначения.

Глава 3: Крупногабаритные ТС и ТС с двумя прицепами и более.

Часть 1: Крупногабаритные грузовые транспортные средства.

Часть 2: Крупногабаритные транспортные средства для перевозки людей.

Часть 3: Транспортные средства с двумя прицепами и более.

Часть 4: Транспортные средства для перевозки круглых лесоматериалов.

Часть 5: Сопровождение крупногабаритных транспортных средств.

Глава 4: Автопоезда и гужевые транспортные средства.

Глава 5: Прочие транспортные средства.

Часть 1: Транспортные средства и оборудование сельскохозяйственного или лесохозяйственного назначения.

Часть 2: Транспортные средства для перевозки ярмарок и цирковых животных.

Часть 3: Специальные самоходные транспортные средства.

Раздел IV: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

- **Положения постановлений**

Книга 1: Общие положения.

Раздел 1: Определения.

Раздел 2: Ответственность.

Глава 1: Уголовная ответственность.

Глава 2: Компенсационные выплаты пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии.

Раздел 3: Обнаружение и констатация нарушений.

Раздел 4: Положения, применимые на заморских территориях.

Глава 1: Частные положения, применимые в заморском сообществе Сен-Пьер и Микелон.

Глава 2: Положения, применимые в Майотте.

Глава 3: Положения, применимые в Новой Каледонии, во Французской Полинезии и на островах Уоллис и Футуна.

## **Швеция**

Содержание Правил (порядка) дорожного движения:

- 1 гл. Общие положения
- 2 гл. Положения для всех участников дорожного движения
- 3 гл. Положения для транспортных средств
- 4 гл. Положения для автотранспортных средств
- 5 гл. Положения для внедорожников и прицепов повышенной проходимости на дороге
- 6 гл. Положения для велосипедов и мопедов
- 7 гл. Положения для пешеходов на дороге
- 8 гл. Положения для пешеходных улиц и пешеходных зон и т. д.
- 9 гл. Положения для автострад и скоростных автомагистралей
- 10 гл. Местные правила дорожного движения и т. п.
- 11 гл. Положения об исключениях для мониторинга трафика, спасательных служб и т. д.
- 12 гл. Положения по техническому обслуживанию дорог
- 13 гл. Разрешения и т.д.
- 3 гл. Положения для транспортных средств
- 5 гл. Положения для внедорожников и прицепов повышенной проходимости на дороге
- 6 гл. Положения для велосипедов и мопедов
- 8 гл. Положения для пешеходных улиц и пешеходных зон и т.п.
- 9 гл. Положения для автострад и скоростных автомагистралей
- 10 гл. Местные правила дорожного движения и т.п.
- 14 гл. Положения об ответственности и т.п.
- 15 гл. Обжалование
- Переходные положения

Переходные периоды действия различных разделов правил (не переводятся).

Переводы Правил и Законов на русский язык приведены в соответствующих приложениях А-Ж. Исходные тексты на языке оригинала в электронном виде содержатся в приложении И, в котором также находятся переводы и исходные тексты некоторых документов Европейского Союза.



**6 Результаты сравнительного анализа российских Правил и Правил Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом, с учетом статистических данных, характеризующих уровень организации и безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в увязке с вновь вводимыми правовыми нормами, направленными на повышение безопасности движения и перевозок**

Дополнительный результат: разработанный на основе текстовых гиперссылок тематический план (содержание) обзорного документа, включающего актуальные разделы профильного законодательства региона Европейского союза и входящих в него вышеперечисленных приоритетных стран (приведено в главе 4 настоящего отчета).

**6.1 Результаты сравнительного анализа профильных зарубежных нормативных актов, приоритетов в области обеспечения безопасности дорожного движения, отдельных направлений развития правовой базы в области перспективных инноваций**

**Общие черты.** На сегодняшний момент дорожное движение в приоритетных для анализа государствах регулируется национальным законодательством. Значимым источником права являются международные конвенции и соглашения, среди которых основную роль играет Венская конвенция о дорожном движении 1968г. с поправками, изменениями и дополнениями. Ее легко можно найти и загрузить на множестве ресурсов, например, на сайте Госавтоинспекции по ссылке <http://www.gibdd.ru/docs/international/1065/>.

По сути, Венская конвенция является модельным законом, в котором вводятся все основные положения, конкретизирующиеся далее в национальных законодательствах. Большая часть понятий, таких как дорога, переезд, водитель и иные в национальных законах базируются или прямо заимствованы из Венской и иных международных конвенций, и соглашений, которые носят рамочный характер. Каждое государство по своему усмотрению развивает эти положения, стараясь им не противоречить.

Незначительные отличия связаны с отдельными дорожными знаками и разметкой, причем между собой различий в этих странах меньше, чем с Россией, причиной является процесс сближения законодательства стран западной Европы, причем не только в сфере дорожного движения.

Пример: - практически во всех рассмотренных странах понятия «обгон» и «опережение» идентичны (в отличие от России). Поэтому в зоне действия знака «Обгон запрещен» нельзя опережать другие ТС.

В то же время значительно отличается отношение к правовому закреплению правил дорожного движения (см. далее по странам), в рассмотренных странах существуют как единые документы, регулирующие отношения в сфере дорожного движения (например, Закон о дорожном движении в Финляндии), так и сходные с Российскими наборы нормативных правовых актов (Германия).

### 6.1.1 Великобритания

Заметная черта организации дорожного движения Англии, которая сразу бросается в глаза, состоит в том, что на дорогах этой страны транспортные средства движутся по левой стороне, то есть движение является левосторонним. Но основное отличие заключается в доказавшей свою эффективность законодательной системе, органично включающей в себя и обеспечение БДД на всех уровнях государственного управления.

Особенности принципа разделения властей закрепляются в праве Великобритании и реализуются в правоприменительной деятельности. При этом ее практика складывается таким образом, что каждая ветвь власти действует в соответствии со своим назначением, обеспечивая выполнение функций правового государства, и прежде всего защиту прав и свобод граждан от произвола.

Организации дорожного движения в Великобритании посвящен ряд законодательных актов, среди которых отметим Акт о регулировании дорожного движения от 26 июня 1984 года ([Road Traffic Regulation Act 1984](#)); Акт о транспорте от 30 ноября 2000 года ([Transport Act 2000](#)), его часть 3-я посвящена вопросам оплаты за пользование дорогами; Акт об управлении трафиком от 22 июля 2004 года ([Traffic Management Act 2004](#)), посвященный вопросам политики и администрирования парковочного пространства; Акт о муниципальном транспорте от 26 ноября 2008 года ([Local Transport Act 2008](#)). Данные инструменты в основном формируют регулятивную базу в области организации дорожного движения в Великобритании. Особого внимания заслуживает опыт Великобритании в распределении полномочий в сфере организации дорожного движения, которое строится на принципе децентрализации, а также отдельные законодательные меры.

Правила дорожного движения в Великобритании носят название «Дорожный Кодекс» (оригинальное название «[The Highway Code](#)»). Впервые Дорожный Кодекс был опубликован в 1931 году, а последнее крупное изменение Кодекс претерпел в 2015 году. За прошедшие годы дорожное законодательство, как и сам Кодекс, претерпели огромные изменения. Например, треть объема (из 24 страниц) первого издания Кодекса была посвящена указаниям регулировщика. В действующем Кодексе этой теме уделяется лишь одна страница из общего объема более 130 страниц. Начиная с 1974 г. в период подготовки новых изданий все граждане и общественные организации могут участвовать в процессе внесения изменений в Кодекс, предлагая изменения по определенной форме и процедуре. История главного документа Великобритании в сфере дорожного движения свидетельствует о том, что Дорожный кодекс регулярно дополняется новыми нормами и правилами, оперативно реагирует на изменения в законодательстве и жизни общества.

Дорожный Кодекс проходит процедуру утверждения в Парламенте Великобритании, но не является источником права, т.е. само по себе несоблюдение Кодекса не является преступлением. Однако Кодекс может применяться в ходе судебного разбирательства для установления ответственности сторон. Обязательные правила содержатся в отдельных Законах, которые могут (и обычно) предусматривают штрафы и иные наказания.

Основная цель Кодекса - повышение безопасности дорожного движения. Т.е. это не просто изложение нормативных правил, как Российские ПДД, а подробный иллюстрированный свод правил безопасного поведения на дороге.

Дорожный Кодекс применяется ко всем участникам дорожного движения - погонщикам животных, всадникам, пешеходам, велосипедистам, мотоциклистам и водителям. В Кодексе дорожного движения содержится информация о дорожных знаках, дорожной разметке, маркировке транспортных средств и безопасности дорожного движения. В приложениях Кодекса содержится информация об обслуживании транспортных средств, требованиях к водительским лицензиям, документации, штрафах и безопасности транспортных средств. Ближайший аналог в Российском законодательстве - ПДД РФ в целом гораздо менее информативен и страдает отсутствием наглядности.

Приведем *примеры*.

*Правила для пешеходов, статьи 1-35.* Положения этой части содержат правила, повышающие ответственность пешеходов перед другими участниками движения, в частности, им рекомендуется носить светлую и яркую одежду, желательно со светоотражательными элементами, пешеходы не должны находиться на скоростных автодорогах. Правила пересечения проезжей части расписаны чрезвычайно подробно. Они включают не только характеристику пешеходных переходов, светофоров, но и подробные рекомендации о совершении процесса перехода, действиях в потенциально опасных дорожных ситуациях. Очень полезный раздел, который следовало бы прочесть всем пешеходам.

*Общие правила, методы и советы для всех водителей, велосипедистов и всадников, статьи 103-158.* Это важнейшая часть Кодекса, которая содержит множество практических рекомендаций. Например, раздел «Остановочный путь» содержит не только советы по соблюдению безопасного расстояния между ТС, но и цветную диаграмму, на которой указаны составляющие тормозного пути. В этом же разделе водителям рекомендуется при движении в потоке соблюдать двухсекундную дистанцию между своим автомобилем и движущимся впереди ТС. Этот интервал рекомендуют удвоить на влажном дорожном покрытии и еще больше увеличить на обледенелом дорожном покрытии. Приводится иллюстрированная схема расчета рекомендуемой дистанции. Наличие цветных диаграмм и таблиц в структуре документа позволяет участникам движения быстрее изучить правила безопасного поведения на дороге.

#### ***Некоторые особенности ПДД в Великобритании.***

Отсутствует дорожная полиция в привычном для нас понимании этого термина (ГИБДД). Если происходит ДТП, то на место выезжает наряд обычной полиции. Скоростной режим также контролируют обычные полицейские. Что касается прочих вопросов организации дорожного движения, то за них отвечает специальная служба - «инспекция дорожного движения» (она подчиняется местному муниципалитету). Работники инспекции имеют широкие полномочия, например, за нарушение правил парковки вправе на законном основании проколоть колесо. Плюс ко всему нарушителю будет выписан немалый штраф.

Система дорожной разметки в Англии отличается высокой информативностью, и применяется повсеместно, заменяя собой ряд дорожных знаков, которых в целом несколько меньше, чем в других приоритетных странах. Например, знаки Главной дороги отсутствуют (подробно – см. раздел 6.2 настоящей главы). В городах отличительной особенностью является часто используемый метод организации дорожного движения при помощи светофоров, переключаемых пешеходами. Места, где круглосуточно запрещена

парковка, обозначены двойной сплошной линией, нанесенной у края проезжей части. Также места запрещения парковки обозначаются одинарной желтой линией, но в данном случае парковка может и разрешаться - в соответствии со специальными письменными уведомлениями.

Скорость измеряется в милях/час. В пределах населенного пункта разрешено двигаться со скоростью до 30 миль/час, на других дорогах - до 60 миль/час, а на автострадах и проезжих частях с двусторонним движением - до 70 миль/час (подробно – см. раздел 6.3 настоящей главы). Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства свободные руки («hands-free»). В стране давно и успешно действует система штрафных баллов и дополнительного обучения (см. п. 3.5.4.4 настоящего отчета). Подробнее о некоторых требованиях к водителям в Великобритании см. раздел 6.4 настоящей главы.

#### Опыт регулирования въезда в центральную часть города

В Лондоне существует плата (пошлина) с автомобилистов за въезд в центральную зону города. Пошлина направлена на уменьшение заторов и увеличение фондов капитального строительства транспортной системы Лондона. Плата была введена в Центральном Лондоне 17 февраля 2003 года и была расширена на западную часть Лондона 19 февраля 2007 года. Хотя это и не первый проект такого рода в Соединенном Королевстве, он был крупнейшим при внедрении и остается одним из крупнейших в мире. Несколько городов по всему миру ссылались на опыт Лондона при создании собственных систем.

Плата взимается каждый день, с понедельника по пятницу, с каждого автомобиля за въезд в платную зону с 07:00 до 18:00. Размер сбора зависит от способа оплаты:

- 10,50 фунтов стерлингов в случае использования системы автоматического взимания платы с предварительной регистрацией пользователем своих платёжных реквизитов (единовременная стоимость регистрации составляет 10,00 фунтов стерлингов).

- 11,50 фунтов стерлингов при использовании системы предоплаты или оплаты в тот же день.

- 14,00 фунтов стерлингов при оплате на следующий рабочий день по телефону или через Интернет.

Жителям платной зоны предоставляется скидка величиной в 90 %.

Актуальную информацию об оплате можно найти по ссылке <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

Штраф за неуплату составляет:

- 65,00 фунтов стерлингов, если штраф оплачен в течение 14 дней
- 130,00 фунтов стерлингов, если штраф оплачен в течение 15-28 дней
- 195,00 фунтов стерлингов, если штраф не оплачен в течение 28 дней

Руководит проектом Департамент общественного транспорта Лондона (Transport for London, TfL) – выступающий как публично-правовая корпорация и являющийся функциональным подразделением администрации Большого Лондона. Официальный сайт <https://tfl.gov.uk> С 1 ноября 2009 года технической частью проекта управляет компания IBM. Система в основном работает на основе автоматического распознавания автомобильных номеров.

Решающую роль в замещении личных автомобилей в Лондоне сыграли автобусы. В отличие от Рима и Афин, где въезд в центр города без особого успеха пытались ограничить с помощью права для машин с четными номерами въезжать в четные дни месяца, а с нечетными - в нечетные, в английской столице удалось добиться бесперебойной работы городского транспорта.

#### Опыт регулирования выполнения пассажирских перевозок.

Приведем наиболее важные положения на примере НПА Великобритании по регулированию выполнения автобусных перевозок. Предусматривается лицензирование только коммерческих перевозчиков (признаком является выполнение перевозок за плату или вознаграждение), всем остальным транспортным операторам нужно только разрешение на перевозку.

Рынок автобусных перевозок в регионах (за пределами больших городов) является полностью свободным (дерегулированным), поэтому транспортным операторам приходится удовлетворять высоким стандартам по техническому уходу и эксплуатации автотранспортных средств, иметь хорошую репутацию, конкурентоспособность и быть финансово состоятельными, прежде, чем их допустят к выполнению перевозок. Поскольку операторы, в принципе, вольны сами определять маршруты и цены, то они должны представить свои предложения по расписанию движения и маршрутам движения Директору специальной организации, называемой «Орган лицензирования операторов» (или «Транспортный комиссионер»), прежде, чем они получают разрешение на работу; после получения одобрения и разрешения они должны придерживаться ими предложенных маршрутов и расписания. В дополнение к этим требованиям операторам предстоит регулярно подвергать свои автобусы проверке технического состояния, а также инспекторы по маршруту могут проверить соблюдение расписания. Операторы вправе внести некоторые изменения в маршруты движения и в расписания движения, но только, если они предварительно оповестили об этом Транспортного комиссионера. Это требование гарантирует, что общество своевременно получит необходимые уведомления об изменениях в автобусном обслуживании, а также снижаются возможности ведения недобросовестной конкуренции путем незапланированного введения новых маршрутов и отказа от обслуживания старых.

Транспортному оператору достаточно иметь одну лицензию в каждом регионе, где оператор имеет гараж (его наличие в собственности или по договору на технический уход за его парком является обязательным условием выдачи лицензии). За нарушение требований лицензии предусмотрены 2 группы штрафов, зависящие от нарушенных правил: 1. по условиям технического ухода или финансам (отзыв, приостановление или сокращение (урезание) лицензии); 2. по качеству обслуживания (например, автобусы не приходят по расписанию, утвержденному в службе организации движения) - ограничение права ведения местного транспортного обслуживания; ограничение субсидий на топливо; ограничения на маршруты или остановки. Состояние автобусов может проверяться и в гаражах или на дорогах Инспекцией транспортных средств или полицией.

В столице предусмотрены более жесткие условия выполнения перевозок, чем по стране в целом. Компания «Лондон-Транспорт» принимает решения по маршрутам, частоте, тарифу и требованиям к автотранспортным средствам, все автобусные перевозки

в Лондоне осуществляются частными подрядчиками (контракторами), контракты на использование маршрутов устанавливаются путем открытого тендера -обычно на 5 лет, Кроме того - любой оператор, уже имеющий лицензию, может подать заявление на специальную лицензию на перевозки в Лондоне. Если маршрут пересекает границу Лондона, он должен быть зарегистрирован дважды (и как перевозки по специальной лицензии в Лондоне и как местная перевозка по обычной лицензии).

Тендеры проводятся: советами графств (областей), советами районов (городов), городским Исполнительным органом пассажирского транспорта. Тендеры могут объединять обычные общественные перевозки и школьные, чтобы улучшить ценность (значимость) перевозок за ту же плату. Типы тендеров:

- Фиксированная стоимость (предпочитается в Лондоне): условиями тендера установлены тарифы и стандарты качества (требования к автотранспортным средствам, частоте движения и т.п.); транспортному оператору выплачивается фиксированная сумма
- Чистое субсидирование (предпочитается вне Лондона): доход оператора складывается из взимания тарифа плюс субсидии; оператор имеет стимул увеличивать спрос на свои услуги (популярность маршрутов)
- Соглашение о гарантированном доходе: оператору выплачивается субсидия плюс минимальный гарантированный доход.

НПА предусматривает антимонопольные меры: если оператор занимает 25 % или более сектора перевозок в Великобритании в целом или в каком-либо регионе страны, то его деятельность регулируется также Комиссией по монополиям и слияниям. Операторы обязаны зарегистрировать Ограничительное соглашение в антимонопольном органе.

К приоритетам государственной политики Великобритании в сфере обеспечения БДД, которые реализуются Министерством транспорта (DfT), относятся:

- принятие подхода к созданию безопасной системы дорожного движения (The Safe System Approach) в том числе, в соответствии с документами [7,8];
- защита уязвимых участников дорожного движения, включая пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов путем улучшения инфраструктуры, организации ДД, повышения безопасности ТС, осведомленности участников о рисках;
- принятие жестких мер против превышения скорости, вождения в нетрезвом виде или после приема наркотиков, борьба с использованием персональных мобильных устройств в движении;
- обеспечение режима тестирования и обучения водителей, который подготовил бы их к реальным условиям движения и потенциально опасным дорожно-транспортным ситуациям;
- работа со страховой отраслью, чтобы стимулировать более безопасное поведение водителей и освоение новых технологий, например, по предотвращению столкновений;
- помощь работодателям в сокращении числа дорожных инцидентов, в том числе за счет улучшения безопасности тяжелых грузовых автомобилей (HGV);
- содействие разработкам технологий и внедрению подключенных и автономных транспортных средств для максимального повышения БДД

- проведение информационных кампаний по обеспечению осведомленности граждан о проблемах в сфере БДД, например, прямо сейчас идет кампания под лозунгом «Think!» - Думай!
- предоставление полиции возможности использовать современные правоприменительные технологии, с обеспечением конфиденциальности законопослушных граждан (защиты личных данных).
- работа в партнерстве с органами государственного и частного секторов экономики, и организациями гражданского общества для спасения жизней.

### 6.1.2 Германия

Как уже было выявлено в настоящем отчете, правила поведения на дорогах Германии регулируются, прежде всего, законом о дорожном движении ([StVG](#)), правилами дорожного движения ([StVO](#)), а также: законом о борьбе с нарушениями общественного порядка (иначе - Закон об административных правонарушениях [OWiG](#)), правилами о допуске ТС к дорожному движению (StVZO), кодексом положений о допуске граждан к участию в дорожном движении (FeV), кодексом положений о регистрации транспортного средства (FZV).

***Примечание.*** Закон StVZO уже частично заменен кодексами FEV и FZV и должен быть окончательно отменен с введением положений об утверждении типа транспортного средства (FGV) и правил эксплуатации транспортного средства (FBV). Для анализа был выбран, в основном, закон StVG, но отдельные положения правил дорожного движения StVO также были рассмотрены в сравнении с Российскими ПДД.

Первым предшественником сегодняшнего Закона о дорожном движении (StVG) стал «Закон о дорожном движении транспортных средств», принятый 3 мая 1909 года, которым Рейхстаг впервые законодательно закрепил общую нормативную базу в области дорожного движения. Основным вопросом стало регулирование ответственности в случае ДТП с автотранспортом, которые стали в то время все более актуальными с увеличением автомобилизации. Закон также содержал отдельные правила и нормы дорожного движения.

Современный нормативный акт - Закон о дорожном движении Федеративной Республики Германии вступил в силу 23 января 1953 года. В него были внесены значительные изменения, однако принципы гражданской ответственности во многом остались теми же, что и в 1909 году, поскольку базировались на хорошо проработанных нормах зрелой Германской правовой системы, заложенной ещё в 19-м веке. В частности, вторая глава правил дорожного движения Германии (StVO), нашла отражение в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах.

Закон о дорожном движении (StVG), в частности, уполномочил Минтранс Германии (Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры) издавать дополнительные правовые нормы, регулирующие дорожное движение.

Особенностью системы государственного управления обеспечением БДД в Германии является четкое разделение функций и полномочий государственных органов, отлаженное взаимодействие ответственных ведомств и организаций, активное участие общественности в лице объединений граждан, союзов предпринимателей, страховщиков, производителей транспортных средств и проч.



Согласно транспортному праву Германии все дороги и места, на которых, не нарушая предписания правил дорожного движения и права собственности, можно передвигаться, считаются общественным дорожным пространством, т.е. плата за использование автомобильных дорог не предусмотрена. Оплате подлежит въезд в центр некоторых городов («Umweltzone») и проезд через несколько тоннелей. Так было до недавнего времени, но нижняя палата (Бундестаг) 24 марта 2017 года проголосовала за введение первой в Германии системы дорожных сборов для частных пассажирских ТС (Pkw-Maut). Система будет применяться как к немецким, так и к иностранным водителям, однако немецкие граждане получают компенсацию за счёт скидок на ежегодный транспортный налог. Мотоциклы, электромобили, автомобили, используемые инвалидами, и машины скорой помощи будут освобождены от оплаты за проезд.

*Справка. В 2005 году Германия уже начала взимать плату за автомагистрали для грузовых автомобилей 12-ти тонников, с 2015 года ее распространили на ТС с максимально разрешенной допустимой массой свыше 7,5 тонн.*

Против введения новой системы выступают не только соседние страны - Австрия, Швейцария, Нидерланды, - но и приграничные районы Германии - Саар и Рейнланд-Пфальц. Схема взимания новой дорожной пошлины может столкнуться с оппозицией в верхней палате (Bundesrat), поэтому самое раннее, когда она может вступить в силу - это начало 2019 года.

В системе организации дорожного движения Германии главной активной фигурой является водитель, от действий которого в наибольшей степени зависят эффективность перевозок и состояние БДД. В стране действует система штрафных баллов (подробно о данной системе и ее взаимодействии с дополнительным обучением см. п. 3.5.4.1 настоящего отчета).

Как и в России, в Германии общественные отношения, связанные с управлением автотранспортом, регулируются административным и уголовным законодательством.

Важнейшими правовыми последствиями нарушений правил ДД и эксплуатации транспортных средств являются:

1. предупреждение
2. денежный штраф
3. запрет на управление ТС.

Занесение штрафных баллов в центральный реестр нарушений ПДД хотя и не относится к числу административных санкций, однако, также является правовым последствием нарушений ПДД.

По общему правилу, если деяния или его последствия содержат большую угрозу общественным отношениям, они попадают под действие уголовного законодательства. В России это глава 27 УК РФ. В Германии ей примерно соответствует § 3 закона о дорожном движении (см. перевод StVG § 3 «Лишение права на управление ТС»).

Для информирования водителей созданы специальные ресурсы, например, на портале [www.bussgeldkatalog.org](http://www.bussgeldkatalog.org) содержится актуальная информация о правонарушениях в сфере дорожного движения, наглядный калькулятор позволяет подсчитать количество штрафных баллов или определить величину штрафов за нарушения StVO, StVZO, StVG и т.д.



**Примеры.** Проезд на красный свет, если при этом светофор горел красным более 1 секунды, грозит запретом на вождение автомобиля на срок от одного до трех месяцев. Административное нарушение ПДД может караться денежным штрафом до двух тысяч евро (см. перевод StVG § 24 (2) Нарушение правил дорожного движения).

Положение общественных дорожных служб определено параграфом 35 правил дорожного движения StVO (см. перевод § 35 Особые права). Также ограничено количество служб и список обстоятельств, когда возможно использование преимущества в движении со спецсигналами.

В системе дорожного движения полиция является административным органом в соответствии с § 35 и § 36 закона об административных правонарушениях и в случаях, предусмотренных § 26 и § 26a Закона о дорожном движении (см. перевод StVG § 26 Компетентные органы; срок давности).

Полномочия в рассматриваемой сфере осуществляют подразделения дорожной полиции и, в определенной мере, обычная полиция. Обеспечение безопасности дорожного движения представляет широкое поле деятельности полиции: от действий одиночного регулировщика на перекрестке до педагогики дорожного движения, исследований и внедрения их результатов в практику.

Практика работы дорожной полиции Германии такова, что техническое доказательство в полиции нужно тогда, когда человеческого восприятия недостаточно, например, при измерении скорости дорожного движения. Если же нарушитель проехал на запрещающий сигнал светофора, то достаточно, если полицейский даст показания, что водитель проехал после того, как загорелся красный сигнал светофора. В этом случае инспектор, установивший данный факт является свидетелем. Позиция полиции состоит в том, что если можно человеческим взглядом дать оценку правонарушения, то технического подтверждения не требуется.

#### ***Некоторые особенности ПДД Германии (анализ согласно переводу StVO)***

Правила дорожного движения в Германии мало чем отличаются от правил дорожного движения, установленных в других приоритетных странах из данного обзора.

Большинство дорожных знаков похожи на российские, достаточно наглядны, и не требуют пояснений (см. перевод StVO приложение Б1). Есть и небольшие отличия. *Примеры.* Остановочный пункт рейсовых и школьных автобусов обозначают желтым кругом, обрамленным зеленым кольцом, с зеленой буквой «Н» по центру, надпись «Umleitung» на таблице с желтым фоном означает объезд, указываются его направление, начало и конец. Есть знаки зоны запрета движения для «загрязняющих» ТС (см. рисунок справа).



*Справка.* Во многих городах Германии созданы экологические зоны «Umweltzone» с целью снижения загрязнения атмосферного воздуха мелкодисперсной пылью. Экологическая зона обозначена указанным выше дорожным знаком и дополнительным знаком. Маркировка автомобилей специальным знаком "Plakette" (наклейкой на внутренней стороне лобового стекла), а также правильное соотнесение наклейки к соответствующему автомобилю регулируется Положением о маркировке транспортных средств с меньшим выбросом вредных веществ (Положение о маркировке). Наклейка действительна во всех экологических зонах во всех городах Германии.

В созданные экологические зоны разрешается въезжать автомобилям только с соответствующей наклейкой. Тем самым наклейку на автомобиле необходимо иметь (приобретать) только тем водителям, которые хотят въехать в экологическую зону. Отметим, что аналоги этих знаков появились и в России (часть вводится с 1 июля 2018 года, остальные с 1 июля 2021 года, в их числе и запрет на въезд в определенные зоны).

*Скоростной режим.* Одной из отличительных черт Германии являются ее скоростные магистрали (автобаны) которые являются визитной карточкой страны. Их общая протяженность, по состоянию на 2017 год, составляет более 13 тысяч километров, что является одним из самых высоких показателей в мире. Есть даже туристы, которые приезжают в Германию специально для того, чтобы промчаться по самым знаменитым скоростным дорогам в мире. Генеральное ограничение скорости на автобанах отсутствует, тем не менее, в Германии есть рекомендованная скорость движения - 130 километров в час. На участках, где превышать скорость не запрещается, такую рекомендацию можно игнорировать.

Таким образом, отсутствие ограничений скорости действует не на всю магистраль, а лишь на определённые участки. Примерно на трети отрезков немецких автобанов имеются запретительные знаки, и скоростной режим там ограничен.

Часто встречаются камеры автоматической фиксации скорости, причем согласно закону Германии, на фотографии обязательно должны быть номер машины и лицо водителя, по номеру определяют личность собственника, а по фотографии сверяют - он ли был за рулем, штраф накладывается на водителя. Максимально допустимая скорость в черте города 50 км/ч, как и в иных рассмотренных странах, подробнее – см. раздел 6.3 настоящей главы.

Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства свободные руки («hands-free»). Вождение в нетрезвом состоянии карается изъятием водительских прав на определенный срок, а также обязательным проведением медицинско-психологического обследования (MPU). Подробнее о некоторых требованиях к водителям в Германии см. п. 6.4 настоящей главы.

Одной из последних новаций Закона о дорожном движении StVG является появление регулятивных положений § 1a Транспортные средства с высокоавтоматизированным или полностью автоматизированным управлением и § 1b Права и обязанности водителя при использовании высокоавтоматизированного или полностью автоматизированного управления.

В частности, указано, когда ТС подпадает под определение высокоавтоматизированного, это происходит в случаях, если оборудование ТС:

1. после активации может управлять соответствующим ТС (принимать управление транспортным средством) для выполнения задач вождения, включая перемещение в продольном и поперечном направлениях,
2. в состоянии обеспечивать соблюдение ПДД во время высокоавтоматизированного или полностью автоматизированного управления ТС,
3. в любой момент времени может быть принудительно изменено или деактивировано водителем ТС,

4. может распознать необходимость в переходе на ручное управление ТС водителем,
5. может сообщить водителю ТС световым, звуковым, тактильным или иным ощутимым образом о необходимости перехода на ручное управление ТС с достаточным запасом времени до момента передачи управления,
6. указывает на использование ТС, противоречащее руководству по эксплуатации.

На данные ТС также должен быть получен сертификат соответствия согласно ст. 20 Директивы 2007/46/ЕС Европейского парламента и Совета от 5 сентября 2007 года, устанавливающая правовые основы для одобрения типа моторных ТС и их прицепов, а также систем, компонентов и технических узлов, предназначенных для таких ТС (Рамочная директива).

Определение водителя тоже изменилось - Водителем ТС признается лицо, активирующее функцию высокоавтоматизированного или полностью автоматизированного управления и использующее ее для управления ТС, включая случаи, когда в рамках использования этой функции по назначению водитель не управляет транспортным средством собственноручно.

Важное положение - Водитель ТС во время управления им с помощью функции высокоавтоматизированного или полностью автоматизированного управления согласно § 1a может отвлечься от происходящего на дороге и управления транспортным средством; при этом он должен быть готов к восприятию сигналов, чтобы в любой момент выполнить свои обязанности. А они таковы:

Водитель обязан незамедлительно взять на себя управление ТС, если:

1. того требует высоко- или полностью автоматизированная система управления или
2. водитель понимает или должен понять ввиду очевидных обстоятельств, что отсутствуют условия использования функций высоко- или полностью автоматизированного управления по назначению.

Далее, понадобилось дополнить Закон StVG положениями о требованиях к обработке данных в ТС высокоавтоматизированным или полностью автоматизированным управлением, а также дать полномочия Минтрансу по установлению требований к техническому исполнению и месту нахождения носителя информации, а также о способе сохранения данных, к мероприятиям по защите сохраненных данных от несанкционированного доступа при продаже транспортного средства

Как видно из текста Закона, все вышеперечисленные положения о высокоавтоматизированных ТС являются экспериментальными. Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры проведет экспертную оценку использования положений статьи 1 Закона от 16 июня 2017 г. (Вестник федерального законодательства I стр. 1648) по истечении 2019 года на научной основе.

Общая программа борьбы с ДТП в Германии развивается с учетом требований мирового (в лице ООН) и Европейского сообщества. Среди недавних реализованных мер можно отметить следующие:

- условия экзаменов по вождению мотоциклов (а они, как и прежде, проводятся в условиях реального дорожного движения, в отличие от России) изменились в мае 2014 года. Во время испытаний кандидаты обязательно надевают соответствующую защитную экипировку и подгоняют ее по размеру;

- проведение многолетней информационной кампании «Runter vom Gas!» (Замедлись!), направленной на широкий круг проблемных водителей, в рамках основной проблемы – снижения скорости движения. В 2015 году в качестве основной темы было выбрано отвлечение от вождения при различных видах деятельности. Кампания также пропагандирует разумную и экономичную езду, подробности на <http://runtervomgas.de/> (дата обращения 05.10.2017);

- с 2005 года на немецких автомагистралях и отдельных национальных дорогах действует система взимания платы за проезд тяжелых грузовых автомобилей (HGV) с максимально допустимым весом 12 тонн или более (наш аналог – «Платон»). С 1 июля 2015 года пошлина на проезд HGV была введена еще на 1 100 км отдельных национальных дорогах. За этим последовало снижение максимально допустимого веса по закону до 7,5 тонн. Доходы должны использоваться для сохранения и расширения дорожной инфраструктуры в Германии;

- с июля 2014 года на всех автомобилях, грузовых ТС и автобусах должны быть светоотражающие жилеты, мотоциклы от этого требования освобождены.

### 6.1.3 Испания

В стране существует обширный набор нормативных правовых актов, регулирующих сферу обеспечения БДД. Общее правовое поле, как и в России, определяет национальный закон о БДД, который носит название «Закон о дорожном движении, автотранспортных средствах и безопасности дорожного движения», утвержденный Королевским законодательным указом 6/2015 от 30 октября 2015 года и заменивший собой аналогичный закон 1990 года.

Название закона на языке оригинала - Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Последнюю редакцию закона можно найти и скачать на испанском языке на соответствующей странице нормативной базы данных Генерального директората дорожного движения DGT по адресу: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-trafico/normas-basicas/doc/RDL-6\\_2015.-TR-LSV.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/ley-trafico/normas-basicas/doc/RDL-6_2015.-TR-LSV.pdf).

Направленность **закона о дорожном движении** в целом соответствует российскому, но есть ряд отличий, которые преобразуют его в гораздо более полный документ:

- закон регулирует элементы активной и пассивной безопасности и режим их использования, а также технические условия транспортных средств и производственной деятельности, непосредственно влияющих на безопасность дорожного движения (ст.1);

- прописаны в самом законе (ст. 4-7) полномочия Генерального директората – Главного государственного управления - подразделения МВД (у нас это отдельное положение о ГИБДД);

- имеются Правила поведения во время дорожного движения (Раздел 2, ст. 10-52), где требования к участникам дорожного движения очень подробно изложены с точки зрения обеспечения БДД, здесь же определены запреты на вождение в состоянии

алкогольного и наркотического опьянения (ст.14), отметим, что аналога таких подробных правил поведения нет в нашем законодательстве, все ограничивается темой в программе подготовки водителей, а это отнюдь не нормативный акт, и тем более, не закон;

- в разделе 3 «Дорожные знаки» сами по себе знаки не приводятся (они находятся в ПДД и, в общем соответствуют Венской конвенции 1968г.), зато есть общие требования к их формату, содержанию, установке и сохранности;

- в разделе 4 «Административные разрешения» описан порядок и требования к получению водительских удостоверений, их содержанию, к охране личных данных, к функционированию системы штрафных баллов, которую официальные органы и общественность считают самым лучшим решением в области улучшения показателей БДД. Подробнее об испанской системе и ее взаимодействии с дополнительным обучением водителей см. п. 3.5.4.3 настоящего отчета;

- в разделе 5 «Санкционный режим» подробно перечисляются и классифицируются виды правонарушений, прописаны процедуры наложения штрафов и санкций, общий международный обмен информацией через электронный регистр и запросы, указаны полномочия сотрудников правоохранительных органов, однако конкретная ответственность в виде денежных штрафов не установлена;

- в разделе 6 «Национальный реестр жертв ДТП» установлен общий порядок учреждения ведения реестра и отчетности об аварийности;

- в приложениях приводятся общие понятия и определения в сфере дорожного движения (73 пункта, очень подробно!) и таблица штрафных баллов по видам нарушений.

*Справка.* Правила получения водительских удостоверений, проведения экзаменов и требования к состоянию здоровья водителей – содержатся в Общем регламенте для водителей (Reglamento General de Conductores), найти и скачать его полный текст на испанском можно, перейдя по ссылке: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/reglamento-traffic/2016/RD-818\\_2009.-Rgto-Gral-de-Conductores-actualizado-a-RD\\_1055\\_2015-vigente-31-12-2015.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/reglamento-traffic/2016/RD-818_2009.-Rgto-Gral-de-Conductores-actualizado-a-RD_1055_2015-vigente-31-12-2015.pdf). Последние значимые поправки в регламент для водителей были внесены 31 декабря 2015 года.

Требования к состоянию ТС и проведению их технического осмотра изложены в Общем регламенте для транспортных средств (Reglamento General de Vehículos), найти его полный текст на испанском можно, перейдя по ссылке: <http://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>.

Правила дорожного движения (Общий регламент дорожного движения), утверждены Королевским законодательным указом 1428/2003 от 21 ноября 2003 года и заменили собой аналогичный регламент 1990 года. Название регламента на языке оригинала - Reglamento General de Circulación. Последнюю редакцию регламента можно найти и скачать на испанском языке на соответствующей странице нормативной базы данных Генерального директората дорожного движения DGT по адресу: [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/reglamento-traffic/2015/reglamento\\_traffic184.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/reglamento-traffic/2015/reglamento_traffic184.pdf). DGT является государственным департаментом, подразделением МВД, который в полном объеме отвечает за испанскую транспортную сеть и безопасность движения.

Последние значимые поправки в регламент дорожного движения были внесены 01 октября 2015 года. Приводим только оглавление общего регламента дорожного движения,

поскольку из него ясна тематика Правил, практически полностью совпадающих с Венской конвенцией 1968г.

Раздел I. Общие правила поведения в дорожном движении.

Раздел II. Движение транспортных средств

Раздел III. Другие правила дорожного движения

Раздел IV. Сигналы.

Раздел V. Сигналы на автомобилях.

### ***Некоторые особенности ПДД Испании***

Детей можно перевозить только в детских автокреслах, причем проверяется строгое соответствие используемого автокресла весу, возрасту и размеру ребенка.

Запрещено разговаривать по мобильному телефону во время движения за рулем даже с использованием системы «свободные руки», разговаривать можно, если имеется система громкой связи.

Особенности правил парковки. В частности, в населенных пунктах можно ставить машины по четным дням - на стороне дороги с четной нумерацией, по нечетным дням — на противоположной стороне. Если на дорогу нанесена разметка красного цвета, это значит, что в данном месте останавливать автомобиль нельзя. Если вдоль бордюра нанесена одна или две желтые полосы, то парковаться в данном месте также нельзя. Данные участки улиц допускают лишь погрузку и выгрузку пассажиров, которая должна осуществляться быстро. Если зона парковки обозначена голубой линией, то оставлять автомобиль на ней можно не более чем на 1,5 – 2 часа.

Применяют особый принцип нанесения разметки крайних рядов, предназначенных для парковки. Крайняя полоса, предназначенная для парковки, размечается шириной 2 метра. Соответственно, на остальные полосы места остается больше.

***Пример.*** Пусть исходная дорога имеет ширину 7,5 метров. В России такая дорога будет размечена как двухполосная (по 3,75 метра) с прерывистой линией разметки посередине. После того, как с каждой стороны дороги припаркуются несколько десятков автомобилей, в середине остается место для проезда только одной машины, причем двигаться она должна, на треть выехав на встречную полосу. Когда на такой дороге встречаются 2 автомобиля, приходится сложно маневрировать. Точно такую же дорогу в Испании размечают как трехполосную. Две крайние полосы по 2 метра используются для парковки, единственная центральная полоса (3,5 метра) используется для движения. Естественно, на дороге устанавливается одностороннее движение, однако проезжать удобнее и безопаснее.

Повсеместно используются развязки с круговым движением, преимущество имеют автомобили, находящиеся на круге, на развязках нанесена абсолютно понятная разметка. Для упорядочения дорожного движения активно используют столбики. Разметка есть везде: не только на дорожном покрытии, но и на обочинах и столбиках; она качественная и хорошо видна издалека. Разметка вообще играет большую роль в организации дорожного движения, часто заменяя собой знаки:



Рис.7. Пример организации движения по полосам при выезде на перекресток

Противотуманные фары разрешено использовать только в условиях плохой видимости (менее 50 метров). Если использовать их при иных обстоятельствах, то можно получить штраф. В автомобиле обязательно должен быть комплект запасных ламп.

Максимально допустимая скорость в черте города 50 км/ч, как и в иных приоритетных странах, подробнее – см. п. 6.3 настоящей главы. Подробнее о некоторых требованиях к водителям в Испании см. п. 6.4 настоящей главы.

Приоритеты государственной политики Испании в сфере обеспечения БДД формируются с учетом того, что страна достигла уже в 2014 году национальной цели сокращения числа жертв в ДТП, установленной для 2020 года (социальный риск 3,6).

Развивая успех, правительство предложило новые, еще более жесткие меры (извлечение):

- нулевая терпимость к приему алкоголя, лекарств и медикаментов в «нетерапевтических» дозах (заметим, что в Испании традиционно один из наиболее высоких допустимых уровней алкоголя в крови – 0.5 г/л);
- запрет на движение ТС, если не используется детская удерживающая система, подходящая для несовершеннолетнего пассажира;
- полный запрет на использование радар-детекторов (предел допустимого превышения скорости в случае использования средств автоматической фиксации всего 7 км/час по скоростях до 100 км/час, а свыше 100 км/час – всего 7%, сравним с нашим «неоплачиваемым» лимитом 20 км/час).

Однако главный упор делается на образование и подготовку участников дорожного движения, включая, разумеется, водителей. Гораздо подробнее об этих мерах можно прочитать на ресурсе [25].

Заслуживает внимания необычный элемент инноваций - разработка мобильного приложения для защиты водителей, велосипедистов и пешеходов. Суть его в том, что при работе на внегородских дорогах в зоне действия мобильных сетей на устройство посылаются сигналы о проведении ремонтных работ или о ДТП на маршруте.



#### 6.1.4 Нидерланды

В этой относительно небольшой по площади стране на 2016 год насчитывалось 139 000 км дорог общего пользования, это одна из самых плотных дорожных сетей в мире, более развитая даже по сравнению с Германией и Францией (хотя лидер в Европе – Бельгия). Достигнутые показатели обеспечения БДД (см. п. 3.1 настоящего отчета – Обобщенные статистические данные) позволяют утверждать, что голландские дороги являются одними из самых безопасных в мире для автомобилистов.

Как уже было выявлено ранее в данном отчете, основным нормативным документом в сфере дорожного движения в Нидерландах является принятый в 1994 году национальный Закон о дорожном движении ([Wegenverkeerswet](#) или WVV 1994)

Наряду с этим, как и в Испании, отдельным документом являются принятые в 1990 году правила дорожного движения и описание дорожных знаков ([Reglement verkeersregels en verkeerstekens](#) или RVV 1990).

Полный текст закона WVV 1994 доступен только на голландском языке. Адаптированный краткий текст, содержащий краткие выдержки из закона WVV 1994 и правил RVV 1990 на английском языке, может быть найден по ссылке <https://www.government.nl/documents/leaflets/2013/01/16/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands> (дата обращения 05.10.2017).

Отметим, что в этом кратком издании 2013 года сделан акцент на лишь на базовой информации для иностранцев, собирающихся управлять личным автотранспортом в Нидерландах, поэтому для достижения целей обзора на русский язык были переведены основные положений Закона о дорожном движении WVV 1994.

Структуру Закона удобнее рассматривать по главам.

В главе 1 «Общие положения» приводится терминология Закона, отметим, что основные термины и определения в сфере организации БДД содержатся, как и России, в правилах дорожного движения RVV 1990, о которых будет сказано далее.

В главе IA «Служба дорожного движения» приводятся довольно многочисленные задачи Службы RDW<sup>8</sup>, среди которых выборочно отметим:

- одобрение типов ТС, систем, компонентов;
- контроль за соответствием ТС, систем, компонентов;
- предоставление одобрения типов алколоков (этому вопросу вообще уделяется особое внимание);
- присвоение номерных знаков ТС и прицепах;
- регистрация ТС и прицепов, и их владельцев в реестре транспортных средств;
- выдача отчета о результатах технического осмотра ТС и прицепов;
- выдача водительских удостоверений;
- обработка данных в связи с присвоенными номерными знаками, выданными свидетельствами о регистрации и т.п.
- установление тарифов и взимание в соответствии с ними платы с соблюдением положений.

В значительной степени – это задачи отечественной Госавтоинспекции.

---

<sup>8</sup> Rijksdienst voor het Wegverkeer – Государственная служба дорожного движения



В этой же главе – описание деятельности Службы, ее полномочий, все детально, т.е. не требуется дополнительное положение о ГАИ. Отметим существенное обстоятельство – хотя служба RDW является государственной, ее доходы формируются из внебюджетных поступлений:

- a. поступления от платежей и других сборов;
- b. плата за оказанные услуги;
- c. любых других доходов (Глава IA, Статья 4p).

В главе IB «Центральное бюро по правам на управление транспортными средствами» описаны задачи и полномочия бюро CBR, среди которых, выборочно:

- оценка способности, физической и умственной пригодности по управлению ТС;
- оценка управления автотранспортными средствами
- ведение проверок в отношении способности и пригодности управлять ТС владельцами водительских удостоверений
- наложение обязательства по участию в программе «алколок» и ее выполнение
- приостановление действия водительских удостоверений и признание их недействительными
- оценка профессиональной квалификации водителей по перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом
- авторизация учебных центров повышения квалификации и курсов в отношении профессиональной квалификации водителей грузовых и пассажирских ТС
- выдача и признание недействительными нидерландских обменных сертификатов и сертификатов о прохождении курса профессиональной подготовки водителей грузовых и пассажирских ТС
- обработка данных, включая любые сведения, касающиеся здоровья
- установление тарифов
- предоставление сведений.

Все это также похоже на задачи отечественной Госавтоинспекции, но присутствуют важные отличия. Во-первых, водительское удостоверение может быть аннулировано, т.е. речь идет не о лишении права на определенный срок, а о полном лишении специального права; во-вторых, есть т.н. программа «алколок»<sup>9</sup>, участие в которой принудительное, и, в третьих, в стране существует институт профессиональных водителей, чего в России тоже нет. Доходы бюро CBR также формируются из внебюджетных источников.

В главе II «Поведение на дороге» содержатся основные требования к водителям, причем главное из них (ст.6): «Всем участникам движения запрещено вести себя таким образом, чтобы по их вине совершалось ДТП, которое приводит к смерти другого лица или причинению иного серьезного физического ущерба, либо такого физического ущерба, который влечет за собой временную болезнь или неспособность осуществлять повседневную деятельность». Т.е. в Законе содержится прямой запрет на опасное

---

<sup>9</sup> Система Алколок (Alcolock) предназначена для блокирования автомобиля при алкогольном опьянении водителя. По своей сути данная система является системой активной безопасности автомобиля, так как предотвращает возникновение аварийной ситуации. Принято считать, что сдерживающим фактором в использовании данной системы является ее достаточно высокая цена

вождение. Запрещается также управлять и передавать управление ТС лицам, находящимся под воздействием различных вредных веществ (виды перечисляются).

Лицу, которому указано участие в программе «алколок», запрещается управлять ТС которое не оборудовано алколоком (кроме мопеда, для которого требуется водительское удостоверение).

В этой же главе, как в испанском Законе, есть общие требования к формату, содержанию, установке и сохранности дорожных знаков. Сами знаки приводятся и обсуждаются в правилах дорожного движения RVV 1990.

Содержание глав IIА. «Определение мопедов, для управления которыми не требуется европейское одобрение типа ТС», III. «Допуск и одобрение ТС», IV. «Номерные знаки и свидетельства о регистрации ТС», IVA. «Регистрация велосипедов и других мобильных средств передвижения» – понятно без пояснений.

В главе IVB «Показания одометра» содержится прямой запрет всем лицам влиять на работу одометра ТС таким образом, чтобы расстояние, указанное на нем, не соответствовало фактическому расстоянию, пройденному этим ТС - весьма полезная история!

Глава V. Эксплуатация транспортных средств на дороге – необходимость сертификации и техосмотра, система периодических проверок и контроля, Служба дорожного движения RDW может отменить разрешение на эксплуатацию ТС;

Глава VI. Способность управлять ТС и право на управление ТС. В этой главе содержатся обязательные условия для получения водительского удостоверения, требования к обучению вождению, порядок выдачи водительских удостоверений (регулируется отдельным правительственным документом), основания для прекращения действия водительской лицензии прописаны в законе. В частности, если вступившим в силу судебным решением водителю ТС был вынесен приговор за нарушение и содержание алкоголя в крови превысило 1,3 мг/л – права отнимают. После этого прокурор вносит запись в реестр водительских удостоверений, из которой следует, что при запросе на получение нового водительского удостоверения владелец в порядке, предписанном правительственным постановлением, должен доказать, что он обладает способностью управлять ТС, физической и умственной (психической) пригодностью, необходимой для управления ТС категории или категорий, к которым относится поданный владельцем запрос.

В этой же главе прописаны общие условия прекращения действия Свидетельства о квалификации или свидетельства о повышении квалификации профессионального водителя, но их конкретное наполнение отнесено к отдельному документу правительства.

Меры в отношении оценки способности и пригодности управлять ТС включают обширный материал, посвященный функционированию программы «алколок». В целях содействия способности и пригодности управлять ТС водитель может быть подвергнут образовательным мерам, т.е. в обязательном порядке направлен на дополнительное обучение, иначе он вновь будет лишен прав. Выход провинившегося водителя из программы сложен и дорог. Проводится проверка его способности и пригодности управлять ТС, причем в несколько этапов, причем все расходы несет водитель.

Интересна глава VIB, которая устанавливает необходимость соблюдения директив ЕС в области интеллектуальных транспортных систем.

Глава VIIA. Посвящена целиком вопросам обеспечения профессиональной компетентности водителей грузового и пассажирского автотранспорта.

Глава VIII. Расходы на установку и удаление дорожных знаков – не требует комментариев.

Глава IX. Контроль за соблюдением закона определяет круг и полномочия лиц, осуществляющих контроль за соблюдением положений, предусмотренных настоящим законом.

Главы X. «Меры административного принуждения», XI. «Положения о штрафах и наказаниях», Глава XII. «Гражданская ответственность», как следует из названия, отражают ответственность водителей и собственников ТС. Перечислены меры - денежные штрафы (не в деньгах, а по категориям), сроки лишения свободы за различные нарушения в области дорожного движения.

В статье 1 правил дорожного движения RVV 1990 содержатся ключевые термины и определения. Приводим выборочный перевод отдельных терминов и сравнение их с российскими с точки зрения принятой в России терминологии, устойчивых словосочетаний и дефиниций.

**Прицепы:** транспортные средства, приводимые в движение или предназначенные для приведения в движение другими ТС, а также полуприцепы.

ПДД РФ: «Прицеп» - транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

**Водители:** все участники дорожного движения, кроме пешеходов.

ПДД РФ: «Водитель» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

**Моторизованные транспортные средства:** все моторизованные транспортные средства, за исключением мопедов, велосипедов и инвалидных колясок, управляемых пешеходами, предназначенные для перемещения вне рельсового пути.

ПДД РФ: «Механическое транспортное средство» - транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. Т.е. в России мопед – это механическое ТС.

**Фургоны:** автотранспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, максимальная разрешенная масса которых не превышает 3500 кг.

В России – нет аналога, используется общий термин ТС с указанием максимальной разрешенной массы.

**Парковка:** остановка ТС на время, превышающее необходимое время для немедленной посадки или высадки пассажиров, либо безотлагательной погрузки или разгрузки грузов.

В России ближайший по смыслу термин — это «стоянка» - преднамеренное прекращение движения ТС на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой ТС. Термин «парковка» в России используется как понятие «парковочное место».

**Защитная ячейка:** часть конструкции мопеда, мотоцикла или трехколесного транспортного средства, которое защищает водителя или пассажиров от травмы головы.

В России – нет аналога.

**Пользователи дорог:** пешеходы, велосипедисты, водители мопедов и инвалидных колясок, моторизованные ТС, трамваи, наездники животных для верховой езды, погонщики тягловых животных или крупного рогатого скота и водители буксируемых ТС.

ПДД РФ: «Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

Как видно из приводимых примеров, имеющиеся небольшие смысловые различия не влияют на тот факт, что понятийный аппарат правил Нидерландов и ПДД РФ в целом одинаков, и это не удивительно, т.к. Венская конвенция о дорожном движении унифицировала правила дорожного движения большинства европейских стран. Отметим также, что в Российских ПДД в 2017 году появились термины «Гибридный автомобиль» и «Электромобиль», которых до сих пор нет в правилах Нидерландов.

**Некоторые особенности ПДД** связаны с распространением в стране велосипедного транспорта и наличием соответствующей развитой инфраструктуры:

- велосипедисты обязаны подчиняться тем же дорожным знакам, что и водители - если нет знака, относящегося к велосипедам (изображение велосипеда под знаком);

- в отличие от Германии и Бельгии, где во многих местах правилами предписывается ехать по тротуару, если нет велосипедной дорожки или полосы, необходимо двигаться по проезжей части.

- на некоторых узких улицах при наличии велосипедной дорожки мопеды могут ехать по ней, а не как обычно - по основной части улицы.

- велосипеды должны быть оборудованы работающими передней фарой и задним фонарем, одних отражателей недостаточно, за езду на велосипеде в темноте без фар могут оштрафовать.

В Нидерландах плата за использование автомобильных дорог не предусмотрена. Оплате подлежит только проезд через некоторые тоннели.

Парковка не допускается рядом с черно-белыми или желтыми бордюрами. Неправильно припаркованные ТС могут быть отбуксированы на штрафстоянку или у них блокируется колесо. Парковка на местах, отведенных для инвалидов, наказывается штрафом в € 360.

В Амстердаме и других крупных городах существует острая нехватка парковочных мест. Стоимость парковки в Амстердаме считается одной из самых высоких в Европе. В целях уменьшения заторов во многих городах введена система перехватывающих парковок ("Park+Ride"). Водитель паркуется в специально организованном месте, за пределами или на окраине города, а затем добирается до центра на общественном транспорте, билет включен в стоимость парковки.

**P-Zone парковка.** Почти все стоянки в городах являются платными. На таких парковках (отмечены соответствующим знаком "P-Zone") необходимо приобрести парковочные талоны. Талоны продаются в специальных автоматах (как правило, серого или желтого цвета) на обочине дороги. Талон необходимо положить на приборную панель

под лобовое стекло. Отсутствие такого талона может привести к тому, что парковочная полиция заблокирует колесо автомобиля и выпишет штраф.

*Blue Zone парковка.* Для парковки на такой стоянке необходим парковочный диск с отметкой времени. Эти диски можно приобрести в офисах автоклубов, табачных магазинах и полицейских участках.

Ближний свет не обязателен при езде в дневное время. Ближний свет должен быть включен в условиях недостаточной видимости, двигаться только с включенными габаритами запрещено. Противотуманные фары могут использоваться только в том случае, если этого требуют погодные условия.

*Скоростные режимы.* В целом аналогичны другим приоритетным странам, подробнее – см. п. 6.3 настоящей главы. С 1 сентября 2012 года верхний предел скорости на всех автомагистралях - 130 км/ч. Исключение составляют участки автомагистралей, на которых это невозможно сделать по причине отрицательного воздействия на окружающую среду или безопасность дорожного движения. Примерно на трети скоростных магистралей предел является динамическим, с разрешением на 130 км/ч только с 19:00 до 6:00. При измерении скорости действуют следующие допустимые погрешности: до 100 км/ч - 3 км/ч, более 100 км/ч - 3% от измеренной скорости.

Однако на автомагистралях, где разрешена скорость 130 км/ч, **нет** минимальной границы, и штрафы начинаются с превышения скорости в 1 км/ч.

При превышении скорости свыше 30 км/ч (свыше 40 км/ч на автомагистрали) дело будет рассматриваться в суде. При превышении скорости свыше 50 км/ч следует автоматическое лишение водительских прав. Подробнее о некоторых требованиях к водителям в Нидерландах см. п. 6.4 настоящей главы.

Уполномоченный орган - министерство инфраструктуры и окружающей среды Нидерландов осуществляет периодический обзор законодательства, мониторинг и оценку правил и стандартов в отношении улучшения БДД, внедрения инновационных решений. Ознакомиться с ними, в т.ч с некоторыми на английском языке, можно на официальном сайте министерства по адресу: URL: <https://www.government.nl/ministries/ministry-of-infrastructure-and-the-environment>.

### **6.1.5 Финляндия**

Основным законодательным актом Финляндии в рассматриваемой сфере является Закон о дорожном движении (Tie liikennelaki), принятый в 1981 году, фактически, это единственный закон, в котором содержится основная часть национальных требований к организации безопасного дорожного движения.

Закон Финляндии представляет собой нечто среднее между отечественными ПДД и Законом о БДД № 196-ФЗ. Его краткость основана на отсылках к подзаконным актам и может показаться даже излишне лаконичной. Стандартные предписания и ограничения полностью соответствуют положениям Венской конвенции 1968г. и не содержат каких-либо дополнительных пояснений. Это просто правила поведения в дорожном движении.

В то же время есть **отличия**, на которых следует остановиться.

1. В стране уделяется особое внимание внедрению интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на автомобильном транспорте и других видах транспорта, что нашло отражение в Законе. Справедливости ради, следует отметить, что это не

инициатива Финляндии, а реализация тенденции, внедрение которой предписано Директивой Европейского парламента и Совета 2010/40/EU (рассмотрена ранее в п. 4.2.2 настоящего отчета). Во исполнение данной Директивы национальным Законом о дорожном движении предусмотрены соответствующие положения. В частности, в Главе 1 содержатся некоторые определения:

*ИТС и системы ИТС* - это системы применения информационных и коммуникационных технологий в автодорожной отрасли, организации дорожного движения и управления движением транспорта через взаимодействие автомобильного транспорта и других видов транспорта;

*приложение ИТС* - функциональное средство, используемое в качестве операционного инструмента для работы ИТС;

*услуга ИТС* - предоставление приложения ИТС пользователю отдельно в определенных организационных и функциональных рамках;

*непрерывность услуг* - возможность обеспечения беспрепятственного обслуживания на транспортных сетях по всей территории Европейского Союза;

*сведения о дороге* - данные о характеристиках дорожной инфраструктуры;

*информация о движении* - статистические и актуальные данные о характеристиках дорожного движения;

*данные о маршруте* - информация о движении, в том числе маршруты, расписание и цены, которые необходимы для обеспечения информации о различных видах дорожного движения до и во время путешествия;

*интерфейс* - набор межсистемных методов, который позволяет им соединяться и взаимодействовать друг с другом.

Сообщаются основные принципы, применимые к внедрению ИТС.

Более детальные положения о внедрении ИТС при необходимости утверждаются постановлением правительства по следующим приоритетным направлениям (ст. 2):

- 1) применение для пассажирских перевозок и туристических маршрутов;
- 2) услуги ИТС, связанные с управлением движением и грузоперевозками;
- 3) приложения ИТС для обеспечения БДД;
- 4) связь ТС с дорожной инфраструктурой.

Положения данной главы не распространяются на внедрение ИТС-приложений и развертывания ИТС-услуг, которые являются необходимыми для национальной безопасности или в целях национальной обороны.

2. Ст. 24а. Использование устройств связи во время вождения. Запрещается использовать радио- или телевизионные приемники, другие устройства звукового и графического воспроизведения или устройства связи во время движения ТС, если использование устройств может помешать управлять ТС или иным образом помешать концентрации водителя во время движения. Водителю ТС во время движения запрещается пользоваться мобильным телефоном, если его необходимо держать его в руке.

Это более полное определение, чем в наших ПДД п. 2.7 «запрещено пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук»

3. Ст. 36. Во время управления транспортным средством следует всегда использовать ближний свет фар или дневные ходовые огни. – Аналогично нашей стране.

4. Ст. 63. Требования к водительским удостоверениям водителя регламентируются Законом о водительских удостоверениях (386/2011), а прочие профессиональные и квалификационные требования, помимо водительского удостоверения - Законом о профессиональной квалификации водителей грузовых и пассажирских транспортных средств (273/2007), Законом о транспортировке опасных грузов (719/1994) и Законом о профессиональной квалификации водителей такси. (695/2009). – В Финляндии некоторые водители имеют статус профессионалов.

5. Ст. 87а Ответственность за загрузку транспортного средства и ст. 87b Перевозка крупногабаритных грузов - внесены непосредственно в Закон,

6. Глава 6 а целиком посвящена режиму труда и отдыха водителей (полностью соответствует ЕСТР, есть ссылка) и тахографическому контролю.

Непосредственное регулирование дорожного движения осуществляется на основе декрета (акта) о дорожном движении (Tieliikenneasetus), принятого в 1982 году, в нем содержатся правила дорожного движения, описания дорожных знаков и разметки. Этот акт можно найти на соответствующей странице нормативной базы данных по адресу: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182> (дата обращения 05.10.2017).

Содержание данного достаточно краткого акта примерно соответствует приложениям ПДД РФ (1. «Дорожные знаки», 2. «Дорожная разметка и ее характеристики»).

***Некоторые особенности ПДД*** на самом деле вполне соответствуют европейским с учетом особенностей северного климата.

В населенных пунктах разрешается движение ТС со скоростью не более 50 км/ч, а за их пределами – 80 км/ч. Во многих населенных пунктах установлен скоростной режим 30 или 10 км/ч, показанный дорожными знаками. В зимнее время устанавливается более низкий скоростной режим – снижение на 20 км/ч: на большей части дорог максимальная скорость со 100 км/ч снижается до 80 км/ч. На автомагистралях, где летом разрешена скорость 120 км/ч, зимой вводится ограничение до 100 км/ч. На некоторых участках дороги имеются электронные световые табло, указывающие изменения ограничения скорости, зависящие от погодных-климатических условий.

Пределы превышения скорости установлены в процентах от максимального ограничения. За превышение скорости не более чем на 10% от установленной налагается штраф как за мелкое нарушение. За серьезное нарушение, например, за значительное, более 20%, превышение разрешенной скорости, налагается штраф, размер которого зависит от доходов водителя. К тому же водитель лишается водительского удостоверения непосредственно на месте остановки и не может продолжать путь.

В Финляндии запрещено не только пользование, но и владение радар-детектором!

***Особенности остановки и стоянки***

Остановка и стоянка автомобиля разрешаются только на правой стороне дороги или улицы. На улице с односторонним движением остановка и стоянка автомобиля разрешаются также на левой стороне улицы. ТС следует останавливать или ставить параллельно дороге или улице и как можно дальше от ее центральной оси. При этом ТС не должно создавать опасность или помеху дорожному движению.

Остановка и стоянка запрещаются (выборочно):

- в местах излома профиля дороги и вблизи поворотов;
- на перекрестке и ближе 5 метров от края пересекаемой проезжей части;
- на проезжей части дороги в два ряда (рядом с другим автомобилем);
- в местах, где стоящее транспортное средство делает невозможным движение или эвакуацию другого транспортного средства;
- на платной стоянке без произведенной оплаты;
- на тротуаре, пешеходном переходе и на пересечении с велосипедной дорожкой, а также ближе 5 метров от края пешеходного перехода или велосипедной дорожки;
- при наличии желтой запрещающей линии, если расстояние между транспортным средством и линией менее трех метров;
- на стоянке вне размеченного для автомобиля места;
- вне населенных пунктов на проезжей части, если дорога обозначена знаком дорожного движения "Главная дорога".

#### *Последние меры по обеспечению БДД*

Почти все фиксированные штрафы были удвоены в сентябре 2015 года. Теперь самый низкий штраф - 20 евро и самый большой 200 евро.

Автопарк Финляндии является одним из старейших в Европейском Союзе. Средний возраст легковых автомобилей составляет 11 лет. В 2015 году была запущена пробная программа утилизации. Около 8 000 старых автомобилей были заменены новыми, производящими выбросы углекислого газа 120 г/км или менее.

В начале 2016 года вступила в силу новая классификация очень легких электромобилей. Перемещение на ТС, таких как скутеры и электрические скейтборды с максимальной скоростью 15 км/ч и максимальной мощностью 1 кВт, приравнивается к пешеходному движению. Эти устройства разрешены на тротуарах и на велосипедных дорожках при движении на более высоких скоростях. Электромобили с максимальной скоростью 25 км/ч и максимальной мощностью 1 кВт считаются «велосипедами».

Финляндия предоставит испытательный полигон для арктических ИТС в целях проверки новых решений, тестирования автономного транспорта в экстремальных климатических условиях.



### 6.1.6 Франция

Немного истории. Первые автомобильные правила были введены во Франции в 1893 г. Первым в мире международным документом в области дорожного движения стала «Международная конвенция относительно передвижения автомобилей», подписанная в 1909 году в Париже 16-ю государствами, включая Россию.

Первая Конвенция состояла из 15-ти статей и содержала в себе общие положения, которые касались технических характеристик автомобиля, правил его использования. Была установлена форма международного водительского удостоверения, которое в то время называлось «международное дорожное свидетельство для временного передвижения за границей». Этот документ явился основой для разработки многими странами правил дорожного движения и системы дорожных знаков, направленных на совершенствование регулирования дорожного движения и обеспечение его безопасности.

Современная нормативная правовая система в сфере дорожного движения Франции сформирована объемными документами, среди которых основными являются Правила дорожного движения, Правила содержания и технического обслуживания автодорог, ведомственная Инструкция по дорожным знакам и сигналам, Уголовный кодекс.

Правила дорожного движения Франции ([Code de la Route](#) – Дорожный кодекс) – это действительно настоящий Кодекс, регулирующий все вопросы, связанные с дорожным движением – подробный и объемный, состоящий из двух частей:

- законодательных положений, статьи начинаются с буквы L
- нормативных положений, где статьи начинаются с буквы R, эта часть Кодекса в целом более подробна.

В каждой из частей выделяются по 4 книги. Книга 1: Общие положения. Книга 2: Положения, применяющиеся к водителям транспортных средств. Книга 3: Транспортные средства. Книга 4: Пользование дорогами.

Статьи с одним номером, но разными индексами L/R посвящены одной и той же теме. Часть Дорожного Кодекса, содержащая законодательные положения, по своей сути совпадает с отечественным подходом – это Закон о БДД №196-ФЗ, но гораздо более подробный.

Для перевода были выбраны извлечения из обеих частей.

В законодательной части, книге 1, главе 1 содержатся общие определения и термины, которые соответствуют Венской конвенции о дорожном движении 1968г.

Отметим классификацию дорог Франции (Статья L110-2), которые разделяют на автомагистрали, автодороги национального значения, дороги департаментского значения, дороги коммунального значения. Устанавливаются критерии отнесения.

*Книга 2, глава 1.* В части обучения вождению во Франции имеется отличие от других рассмотренных стран, а именно «Досрочное обучение вождению» для легковых ТС, предусмотренный для обучающихся старше пятнадцати лет. После прохождения данного вида обучения период после получения водительского удостоверения (далее – в/у), в течение которого водитель считается неопытным, сокращается.

В этот период включается период теоретического обучения в соответствующем образовательном учреждении, а также период вождения с сопровождающим лицом под постоянным непосредственным контролем сопровождающего лица, в течение которого

обучающийся должен проехать определенное количество километров за минимальный срок (устанавливаются постановлением МВД).

Подробно расписан порядок допуска к профессиональной деятельности по обучению вождению. Указано, что различия в осуществлении такой деятельности на территории государства-члена ЕС или другого государства, присоединившегося к соглашению о создании Единого европейского пространства, и соответствующей деятельности во Франции являются значительными, что требует от заявителя прохождения полного курса обучения, требуемого во Франции. Это значит, что граждане из других стран, даже членов ЕС, не могут заниматься обучением вождению без подтверждения своей квалификации во Франции (Статья L212-1).

Одновременно приводятся наказания за отсутствие документов на право управления ТС. Согласно Статье L221-2 управление ТС водителем, не имеющим в/у соответствующей категории, влечет лишение свободы сроком на один год и наложение штрафа в размере 15 000 евро (!). И это не все, применяются следующие дополнительные наказания:

1 Конфискация ТС, которым виновное лицо пользовалось при совершении нарушения, если виновное лицо является собственником указанного транспортного средства;

2 Общественные работы согласно положениям статьи 131-8 Уголовного кодекса;

3 Наказание в виде штрафной согласно положениям статей 131-5 и 131-25 Уголовного кодекса;

4 Запрет управлять определенными наземными ТС, включая ТС, для управления которыми не требуется наличие в/у, сроком до пяти лет (т.е. даже на мопеде потом водитель не поедет);

5 Обязательство пройти за свой счет курсы дополнительного обучения по обеспечению безопасности дорожного движения.

Видимо, поэтому отсутствует информация о случаях во Франции, когда из машины, попавшей в аварию, выходит гражданин, у которого никогда не было водительских прав или он был их лишен!

Или еще деталь - управление ТС водителем, не имеющим в/у соответствующей категории и использующим подложное водительское удостоверение, влечет лишение свободы сроком на пять лет и наложение штрафа в размере 75 000 евро (Статья L221-2-1).

В стране существует институт профессиональных водителей, для которых предусмотрены практические экзамены для получения диплома или профессионального сертификата на право управления грузовым транспортным средством (Статья L221-4).

*Книга 2, глава 3. Водительское удостоверение и система штрафных баллов.*

При получении в/у начисляется определенное количество баллов. При нарушениях ПДД, за которые предусмотрено снятие баллов, баллы снимаются.

На дату получения в/у начисляется половина от максимального количества баллов. Период после получения в/у, в течение которого водитель считается неопытным, составляет три года. По истечении каждого года указанного периода, к количеству баллов добавляется одна шестая от максимального количества баллов, если в течении этого периода не было совершено нарушения, которое влечет снятие баллов. Если владелец в/у прошел досрочное обучение вождению, предусмотренное Статьей L. 211-3, период после

получения в/у, в течение которого водитель считается неопытным, составляет два года. По истечении каждого года указанного периода, к количеству баллов добавляется одна четвертая от максимального количества баллов. В случае потери всех баллов в/у аннулируется.

Статья L223-5. В случае снятия всех баллов владелец в/у получает от органа государственной власти требование о передаче в/у в префектуру департамента по месту жительства и теряет право управления ТС.

Такое лицо вправе получить новое в/у только по истечении шести месяцев с даты передачи в/у в префектуру и при условии повторной сдачи экзамена на пригодность к вождению и прохождения медицинского клинического и психофизиологического освидетельствования, проводимого за свой счет. В случае повторного снятия всех баллов в течение пяти лет после получения нового в/у срок лишения права управления увеличивается до одного года.

И статья L223-9 о даче взятки:

Факт предложения или дачи вознаграждения при совершении нарушения, влекущего снятие баллов, другому лицу с целью его признания водителем ТС в деле по иску о лишении права управления транспортным средством или возмещения претензий согласно положениям пункта б параграфа 1<sup>о</sup> статьи 529-10 Кодекса уголовного судопроизводства наказывается лишением свободы сроком на шесть месяцев и наложением штрафа в размере 15 000 евро.

Если правонарушения совершаются повторно или сделаны достоянием гласности посредством любых коммуникационных средств, наказание увеличивается до одного года лишения свободы и штрафа в размере 30 000 евро.

*Книга 2, глава 4. Запрет выдачи водительского удостоверения, изъятие в/у, приостановление действия в/у, аннулирование в/у.*

Водительское удостоверение изымается в случаях (Статья L224-1):

- установления факта управления ТС в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Эти положения применяются также к лицу, которое сопровождает водителя-ученика;

- в случае превышения максимальной разрешенной скорости на 40 км/ч или более, зафиксированного сертифицированным прибором;

- в случае ДТП, повлекшего смерть человека, у водителя, в отношении которого имеется одна или несколько допустимых причин подозревать, что он совершил нарушение, связанное с превышением максимальной разрешенной скорости или правил встречного разъезда, обгона, проезда перекрестков и приоритета проезда.

Действия при проверках должностными лицами, уполномоченными на осуществление надзора в области БДД (прежде всего, полиции)

Статья L233-1 Невыполнение водителем ТС требования государственного служащего, уполномоченного констатировать факт нарушения и имеющего соответствующие знаки отличия, об остановке наказывается лишением свободы сроком на один год и наложением штрафа в размере 7 500 евро.

И следующие дополнительные наказания:

1 Приостановление срока действия в/у до трех лет; настоящее наказание может не распространяться на вождение в целях осуществления профессиональной деятельности;

2 Общественные работы согласно положениям статьи 131-8 Уголовного кодекса и согласно положениям статей 131-22 – 131-24 Уголовного кодекса и статьи 20-5 постановления № 45-174 от 2 февраля 1945 г. о несовершеннолетних правонарушителях;

3 Наказание в виде штрафодней согласно положениям статей 131-5 и 131-25 Уголовного кодекса;

4 Признание в/у недействительным с запретом получения нового водительского удостоверения сроком до трех лет;

5 Конфискация одного или нескольких ТС, принадлежащих осужденному;

6 Обязательство пройти за свой счет курсы по обеспечению безопасности дорожного движения.

7. К лицам, виновным в правонарушении, применяется наказание в виде снятия половины от максимального количества баллов, которые начисляются владельцу в/у.

Если же деяния, предусмотренные статьей L. 233-1, совершены в обстоятельствах, при которых другие лица подвержены риску получения телесных повреждений, несовместимых с жизнью, или повреждений, которые могут привести к увечью, такие деяния наказываются лишением свободы сроком на пять лет и наложением штрафа в размере 75 000 евро, плюс те же виды наказаний, но еще более жесткие, чем при простом отказе от остановки по требованию сотрудника полиции. Сравним с методами воздействия на пресловутых гонщиков в отечественных условиях – комментарии излишни.

Статьи L234-1- L234-18 посвящены мерам воздействия на водителей при обнаружении фактов вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Здесь перечислены солидные штрафы, а также дополнительные наказания, сходные с уже упомянутыми выше. Другой мерой является запрет управления ТС, не оснащенным конструктивно или с помощью сертифицированного специалиста устройством, блокирующим пуск двигателя в случае положительного результата электронного теста на содержание алкоголя. Как и в Финляндии, алкозамки признаются действенным средством борьбы с вождением в нетрезвом состоянии. Этот опыт относится к водителям личного транспорта.

В то же время алкозамки устанавливаются в превентивном порядке на ТС предприятий и должны позволять автоматически обрабатывать данные о функционировании устройства, концентрацию содержания алкоголя и результаты пуска двигателя (Статья L234-15). Этот опыт заслуживает внимания применительно к Российским условиям.

*Книга 3, глава 8.*

Статья L318-1. Механические ТС классифицируются в зависимости от их воздействия на окружающую среду и умеренности энергопотребления. В соответствии с условиями, определенными органами дорожной полиции, ТС с низким уровнем выбросов (на основании критериев, установленных специальным постановлением) могут получать преимущества при организации движения и стоянки.

Статья L318-3. Факт внесения в ТС изменений с целью удаления устройства контроля загрязнения, ухудшения его характеристик или сокрытия его ненадлежащего функционирования, а также реклама таких изменений влечет наложение штрафа в размере 75 000 евро.

Часть Дорожного Кодекса, содержащая нормативные положения (регулятивная часть), по своей сути соответствует отечественным регламентам и отдельным НПА.

Предписания по ограничению движения ТС, разделенных по массе, содержатся в регулятивной части Кодекса, Книга 3, Статьи R312-1 - R312-9

Предписания по ограничению движения ТС, разделенных по габаритам, содержатся в регулятивной части Кодекса, Книга 3, Статьи R312-10 - R312-18.

Размеры груза и требования к его размещению содержатся в регулятивной части Кодекса, Книга 3, Статьи R312-19 -

### ***Некоторые особенности ПДД***

Во Франции требуется пристегиваться ремнями безопасности не только тем пассажирам, которые сидят на переднем сиденье, но и тем, которые находятся сзади, причем за каждого не пристегнутого пассажира полагается отдельный штраф. Минимальный штраф составляет 135 евро (2016 год), следовательно, если в машине 4 человека, то сумма уже значительная.

Радар-детектор во Франции запрещен, причем запрещено не только его использование, но и просто наличие в салоне автомобиля, что может караться штрафом до 1500 евро. Требуется также деактивировать в навигационных системах функцию, которая говорит водителю о приближении к камерам.

Ближний свет является обязательным только в темное время суток, при проезде тоннелей и при движении в условиях недостаточной видимости.

Дети должны перевозиться исключительно в специальных креслах. Дети весом до 13 кг должны перевозиться спиной по направлению движения. Штраф - 135 евро.

Использование мобильного телефона во время движения без системы «свободные руки» запрещено. Штраф - 135 евро.

На дороге с двумя и более полосами движения в каждом направлении запрещено двигаться по левым полосам при свободной правой. Штраф - 135 евро.

На перекрестках с круговым движением, если иное не предписано дорожными знаками либо иными средствами организации дорожного движения, преимущество имеют транспортные средства, находящиеся на кругу.

### ***Особенности парковки (регулятивная часть Кодекса)***

Парковка (фр. stationnement) в целом соответствует правилам, установленным в других европейских странах, но имеются характерные национальные особенности, регулируемые статьей R417 (подстатьи 1-12) Дорожного Кодекса.

#### ***Расположение транспортного средства***

В границах населённых пунктов стоянка или остановка любого транспортного средства разрешается с соблюдением следующих правил относительно направления движения:

- На дороге с двусторонним движением - в правой полосе;
- На дороге с односторонним движением - в правой или левой полосе.

Стоянка на тротуаре запрещена, за исключением случаев, когда она явно разрешена.

#### ***Запрет стоянки***

Во Франции глава города (мэр) своим распоряжением может запретить стоянку транспорта круглогодично или на определённый сезонный период, а также на одной или нескольких транспортных магистралях, пересекающих территорию муниципалитета.

#### *Точечное предписание*

В тех случаях, когда запрет касается конкретной улицы или группы улиц, на каждой из них устанавливаются специальные дорожные знаки, полностью совпадающие по своему виду с российскими. Действие знака начинается непосредственно от места его установки и до ближайшего перекрёстка, либо до знака, отменяющего запрет.

#### *Зональное предписание*

В тех случаях, когда запрет применяется ко всем улицам внутри определенной зоны, действует т.н. зональный запрет на стоянку. В этом случае действие знака начинается от места его установки и распространяется на все улицы внутри этого участка, вплоть до знака, показывающего конец зоны запрета. При этом такой дорожный знак не повторяется после каждого перекрёстка.



В6б1 Зона с запретом стоянки



В50а Конец зоны с запретом стоянки

#### *Переменная односторонняя стоянка*

Допускает парковку транспорта только с одной стороны дороги в зависимости от дней месяца. Эти правила определяет муниципалитет, и они могут действовать круглогодично или в течение определённого сезона, а также на одной или нескольких транспортных магистралях, пересекающих территорию муниципалитета.

Смена разрешённого для стоянки ряда происходит в последний день указанного интервала в период между 20:30 и 21:00.

#### *Точечное предписание*

В тех случаях, когда запрет касается конкретной улицы или группы улиц, на каждой из них устанавливаются специальные дорожные знаки. Действие знака начинается непосредственно от места его установки и до ближайшего перекрёстка, либо до знака, отменяющего запрет.



В6а2 На стороне дороги, где размещён знак, стоянка запрещена с 1 по 15 число каждого месяца, но разрешено парковаться во вторую половину месяца.



В6а3 На стороне дороги, где размещён знак, стоянка запрещена с 16 числа и до конца каждого месяца, но разрешено парковаться во первую половину месяца.

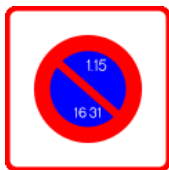
Дорожные знаки данного типа не имеют ничего общего с критериями чётности и нечётности.

#### *Зональное предписание*

В тех случаях, когда запрет применяется ко всем улицам внутри определённой зоны, во Франции действует зональный запрет на стоянку. В этом случае действие знака начинается от места его установки и распространяется на все улицы внутри этого участка, вплоть до знака, показывающего конец зоны запрета. При этом такой дорожный знак не повторяется после каждого перекрёстка.

Используется следующий принцип:

- С 01 по 15 число каждого месяца разрешается стоянка транспорта в полосе на стороне нечётных номеров домов улицы;
- С 16 числа по последний день каждого месяца разрешается стоянка транспорта вдоль чётных домов улиц, входящих в зональное регулирование.



- B6b2 Зона с чередованием ограничения стоянки на полумесячной основе



- B50b Конец зоны с чередованием ограничения стоянки на полумесячной основе

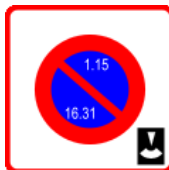
#### *Ограничение длительности стоянки*

Мэр своим распоряжением может ограничить продолжительность стоянки на территории всего населенного пункта или его отдельной части. В таких случаях водителю припаркованного ТС необходимо выкладывать под лобовым стеклом автомобиля так называемый парковочный диск (фр. disque de stationnement) с установленным временем начала стоянки. Диск должен быть хорошо заметен служебному персоналу, выполняющему обход, не выходя на проезжую часть.



Актуальные характеристики парковочного диска во Франции были приняты в 2007 году, чтобы соответствовать европейским требованиям 1979 года, а дорожные знаки зонального ограничения стоянки были модифицированы в 2008 году включением символа нового устройства.



- Зона стоянки с ограничением по времени



- Зона с чередованием ограничения стоянки на полумесячной основе и с ограничением по времени

-  Конец зоны стоянки с ограничением по времени
-  Конец зоны с чередованием ограничения стоянки на полумесячной основе и с ограничением по времени

*Ситуация «кратковременной остановки».* Имеются места, предназначенные для кратковременных остановок (как правило, от 15 до 30 минут). Места для «кратковременной остановки» выделяются наглядной разметкой на дороге и в некоторых случаях контролируются электронными устройствами (см. Рис.8). Контроль электронными устройствами показал свою высокую эффективность, несмотря на высокую стоимость, поскольку позволил обеспечить уважение водителями специфики этих парковочных мест. Контроль устроен таким образом, что установленный в полотне детектор фиксирует прибытие ТС, после чего на индикаторе указывается оставшееся разрешённое время стоянки.



В случае превышения допустимого времени устройство извещает ответственных за данную парковку лиц путём отправки СМС сообщений и электронной почты. Таким образом, устройства контроля позволяют существенно повысить оборачиваемость автомобилей на таких парковочных местах. В некоторых местах «кратковременные остановки» могут быть запрещены в определённые часы суток.

Рис. 8. Пример места кратковременной остановки

#### *Платная стоянка*

По решению мэра некоторые участки дороги могут быть объявлены платной парковкой. Места платной парковки обозначаются следующими дорожными знаками.



B6b4 Зона платной стоянки



B50d Конец зоны платной стоянки

Существует два способа оплаты стоянки: оплата через парковочный счетчик (традиционный способ) и дистанционная оплата через интернет или мобильный телефон, причем системы дистанционной оплаты развернуты только в некоторых городах.

Традиционно в парковочном счётчике в качестве оплаты принимаются:

- наличные денежные средства,
- банковские карты (в том числе бесконтактные),
- карты французской электронной платёжной системы *Moneo*,
- «городские» карты (предоплаченные).



### *Парковка вне границ населённого пункта*

Разрешается стоянка или остановка на обочине на стороне, соответствующей направлению движения ТС (за исключением случаев, когда это запрещено сигнальной разметкой - сплошная линия). На автомагистралях также возможно парковаться или останавливаться на специально отведённых для этой цели местах; на дорогах с двусторонним движением допускается парковаться на местах, устроенных с другой стороны, в случае, когда парковочные места у правого ряда заняты и отсутствует разделительная сплошная, запрещающая пересечь дорогу.

### *Опасная парковка*

Опасной считается стоянка в тех случаях, когда ТС остановлено вне условий прямой обзорной видимости, парковка вблизи перекрёстка, рядом с крутым поворотом, в верхней точке подъёма дороги или у железнодорожного переезда. Факт опасной стоянки или остановки наказывается штрафом, установленным для нарушений четвёртой категории.

### *Стоянка в нежелательном месте*

Нежелательными местами для стоянки считаются:

- тротуары;
- велосипедные дорожки;
- если для объезда припаркованного ТС требуется пересечь сплошную разделительную линию;
- мосты;
- когда автомобиль заслоняет дорожный указатель.

Любая остановка или стоянка в нежелательном месте, предусмотренном в соответствующей статье Дорожного кодекса, наказывается штрафом, установленным для нарушений второй категории.

### *Прочие предписания*

Запрещена остановка или стоянка ТС, мешающая установленному проходу пешеходов.

Как водителю, так и пассажирам остановившегося ТС запрещается открывать дверь в случае, когда это действие представляет опасность для него самого или для других участников дорожного движения.

Водитель может оставлять ТС на стоянке только после того, как убедится в том, что предприняты все необходимые меры для устранения риска аварийного происшествия во время его отсутствия.

Транспортное средство, находящееся на стоянке на дороге общего пользования в течение более 7 последовательных дней, считается припаркованным неправомерно и может быть эвакуировано на штрафную стоянку.

Запрещается стоянка или остановка возле уличного гидранта, чтобы не затруднять доступ машин экстренных служб.

Во Франции допускается останавливаться вторым рядом при условии, что слева имеется достаточно места для проезда других ТС без пересечения ими сплошной разделительной линии.

### ***Дороги и скоростной режим***

Уже в 2014 г. во Франции общая протяженность дорог превысила миллион км [25], помимо общественных дорог, пользование которыми является бесплатным, существует множество платных дорог. Все дороги делятся на группы. Префикс перед номером дороги свидетельствует о ее назначении и о допустимом скоростном режиме.

A – автомагистрали, допустимая скорость на которых не должна превышать 130 км/час. Каждые 50 км на автотрассах обязательно присутствуют заправки. Главными особенностями дорог такого типа является отсутствие пешеходов, светофоров и обязательное наличие бетонной разделительной полосы. Автомагистрали во Франции – самый безопасный участок дорожной сети, поскольку при доле трафика 25% от общего потока, число погибших составляет 7% от общего числа.

N – национальные дороги, максимально допустимая скорость на которых не должна превышать 90 км/час, а если присутствует бетонная разделительная полоса – 110 км/час

D – департаментские дороги, допустимая скорость на которых не должна превышать 90 км/час

C и V – коммунальные дороги, допустимая скорость на которых не должна превышать 30 км/час.

Скоростные ограничения, действующие на дорогах Франции, приведены в подробном изложении в п. 6.3 настоящей главы.

Запрещено останавливаться на всем протяжении автомагистралей, за исключением специально отведённых для этого мест, которые помечены знаком. Останавливаться в других местах допустимо только в связи с поломкой, и никаких других причин для такой остановки быть не может.

При выходе из машины, остановившейся на проезжей части или у обочины в ночное время, необходимо надевать светоотражающий жилет. Штраф – 135 евро. При этом очень важно, что на момент выхода из машины жилет уже должен быть надет на водителя и вообще на каждого, кто выйдет из машины. Поэтому его нельзя хранить в багажнике, он должен быть доступен в салоне на любой момент. Подробнее о некоторых требованиях к водителям во Франции см. п. 6.4 настоящей главы.

#### ***Последние меры по обеспечению БДД***

Учитывая непростую ситуацию с аварийностью, сложившуюся в стране, Национальный совет по безопасности дорожного движения в 2014 году сформировал 17 рекомендаций правительству. Некоторые из них уже реализованы (например, знаки для предупреждения об устройствах фото и видеофиксации нарушений, совершенствование процедуры самоконтроля проверки алкоголя в выдыхаемом воздухе, содействие дополнительному обучению водителей). Другие были среди дополнительных 26 мер, объявленных министром внутренних дел в январе 2015 года, например, запрет наушников для мотоциклистов, стандартизация номерных знаков мотоциклов, методы аудита дорожного покрытия для соответствующих служб, эксперименты со снижением скоростного режима на отдельных участках однополосных дорог.

Парк устройств для контроля скоростного режима был пополнен камерами для контроля средних скоростей, остановки на железнодорожных переездах и светофорах, проводятся эксперименты с новыми камерами, которые фиксируют превышение скорости

в обоих направлениях. Принят план по внедрению повсеместного автоматического контроля скоростного режима.

В соответствии с принятым подходом «Safe System Approach» [9] широко применяются меры по успокоению движения в городских условиях, например, путем создания скоростной «зоны 30». С 2015 года мэры городов имеют полномочия для ограничения скорости во всех или части городских и жилых районов до 30 км/ч. Новые автомагистрали обязательно оснащаются специальной дорожной разметкой – шумовыми полосами для привлечения внимания водителей.

#### **6.1.7 Швеция**

Основой шведской системы правовых и нормативных актов в сфере дорожного движения являются Правила (порядок) дорожного движения ([Trafikförordning](#)), которые имеют статус Закона.

Отметим некоторое сходство с Российской системой, поскольку в Швеции также существуют отдельные правовые акты, которые устанавливают: ответственность за серьезные нарушения ПДД (например, вождение ТС в нетрезвом состоянии и вождение без водительского удостоверения); порядок подготовки водителей и изъятия водительских удостоверений; порядок перевозки опасных грузов; основные требования к автошколам, штрафы за нарушение правил стоянки, принудительную эвакуацию транспортных средств, штрафы за превышение максимально допустимого веса и т.д. *Справка.* Актуальная информация на английском языке о порядке получения водительских лицензий содержится на официальном веб-сайте Шведского транспортного агентства по ссылке <http://transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/>.

Помимо профильного министерства, еще несколько организаций в Швеции поддерживают правительство в области обеспечения БДД. Три основных государственных учреждения имеют конкретные задачи в рамках системы:

- упомянутое выше Шведское транспортное агентство, цель которого - обеспечить доступность для населения высококачественного, безопасного и экологически чистого транспорта всех видов, включая автомобильный. Агентство несет ответственность за составление правил поведения на транспорте для компаний, организаций и граждан, и за обеспечение их соблюдения;

- Шведское управление транспорта, отвечает за долгосрочное планирование развития транспортной системы для всех видов перевозок, а также за строительство, эксплуатацию и содержание общественных и железных дорог. Шведское управление транспорта также ответственно за администрирование теоретических и практических тестов, необходимых для получения водительских удостоверений профессиональных и обычных водителей;

- Агентство транспортного анализа, которое формирует основы для принятия решений, оценивает принимаемые меры и отвечает за статистику.

Швеция разделена на 290 муниципалитетов и 20 окружных советов. Эти муниципалитеты и округа несут ответственность за безопасность на местных дорогах. Местное самоуправление имеет давнюю традицию в Швеции. Муниципалитеты, окружные советы и регионы страны отвечают за предоставление значительной доли всех государственных услуг, включая обеспечение безопасности на дорогах. Они имеют

значительную степень автономии, а также независимые полномочия по налогообложению.

### ***Правила (Закон) дорожного движения в Швеции***

В главе 1 «Общие положения» упомянуты различные специфические нормативные акты, среди которых отметим наличие Закона о вождении во внедорожных условиях (буквальный перевод - на рельефной местности) и правил вождения во внедорожных условиях – номера актов (1975:1313) и (1978:594) соответственно. В Шведской правовой системе принята нумерация документов по принципу год-номер. Существуют также: правила военного дорожного движения (2009:212), правила дорожного движения для организаций аварийно-спасательных служб (1995:137), правила безопасности в метро и на трамвайных путях (1990:1165), правила о скоростном движении (2004:296).

В Главе 1 отмечено, что положения об автомобильном движении применяются также в отношении лиц, едущих верхом и погонщиков скота, т.е. согласно Закону -это водители.

Положения для пешеходов применяются также в отношении:

1. лыжников, конькобежцев, роликовых лыжников, роликовых конькобежцев и т.п.;
2. лиц, управляющих санками, игровыми транспортными средствами и т.п.;
3. лиц, управляющих велосипедом, мопедом, мотоциклом, детской коляской или инвалидной коляской;
4. лиц, управляющих ТС, предназначенным для пешеходов.

Правила для пешеходов применяются также в отношении лиц, управляющих:

1. креслом-коляской
2. иным электрическим транспортным средством без педального или приводного устройства, аналогичного велосипедному (разного вида электроскутеры).

Заслуживают внимания рамочные нормы Закона - глава 2. Положения для всех участников дорожного движения:

1 § Во избежание ДТП участник дорожного движения должен быть внимателен, особенно к детям, пожилым людям, школьным патрулям и инвалидам.

Участник дорожного движения не должен препятствовать или мешать движению других участников.

Участник движения на дороге должен быть внимателен к тем, кто живет или находится у дороги.

Участник движения во внедорожных условиях должен придерживаться такого маршрута, скорости и манеры вождения, чтобы не создавать помех людям и животным и не вредить почве или растительности.

Перечисляются требования к движению через ж-д переезды или трамвайные пути, обязанности участников дорожного движения при ДТП, ответственность за порчу дорожных знаков и создание препятствий на дороге.

Глава 3. Положения для транспортных средств. Это объемная глава, основная с точки зрения традиционных ПДД. Ее положения, в общем, соответствуют аналогичным требованиям обширного фрагмента ПДД РФ, которые перечислены ниже:

9. Расположение транспортных средств на проезжей части (п.п. 9.1 - 9.12), 10. Скорость движения (п.п. 10.1 - 10.5), 11. Обгон, опережение, встречный разъезд (п.п. 11.1 -

11.7), 12. Остановка и стоянка (п.п. 12.1 - 12.8), 13. Проезд перекрестков (п.п. 13.1 - 13.13), 14. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств (п.п. 14.1 - 14.7), а также 19. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами (п.п. 19.1 - 19.11), 22. Перевозка людей (п.п. 22.1 - 22.9), 23. Перевозка грузов (п.п. 23.1 - 23.5).

Примечательно, что везде в Законе особо отмечается необходимость не создавать препятствий трафику или участникам дорожного движения.

Глава 4 достаточно глубоко рассматривает вопросы, которые в России регулируются уже иными, чем ПДД, нормативными актами. Очень подробно рассмотрены вопросы перевозки пассажиров и грузов. Приводятся, например, допустимые значения нагрузки на ось для общественных дорог, исключения для различных случаев, напомним, все это имеет статус Закона. Аналогичные подробные требования установлены в отношении габаритных параметров.

Отдельно прописаны Положения о скорости на дороге для некоторых ТС, комбинаций ТС и различных случаев, например, запрещено движение тяжелого автобуса со скоростью свыше 90 км/ч, но на магистралях тяжелый автобус может ехать со скоростью до 100 км/ч, если все пассажиры в автобусе старше трех лет и обеспечены местами с ремнем безопасности.

Существуют иные требования, например, Положение об экологических зонах - § 22. В экологической зоне движение тяжелых автобусов и тяжелых грузовиков разрешается при регистрации независимо от страны регистрации не старше шести лет от текущего года. К этому общему правилу относится и целая страница постоянно пересматриваемых исключений.

Далее перечислим кратко названия глав, поскольку из их названия ясна суть нормативного контента.

Глава 5 содержит Положения для внедорожников и прицепов повышенной проходимости, которым на общественных дорогах передвигаться запрещено.

Глава 6 Положения для велосипедов и мопедов.

Глава 7 Положения для пешеходов на дороге.

Глава 8 Положения для пешеходных улиц и пешеходных зон. Запрещено движение ТС со скоростью, превышающей скорость пешеходов, и есть множество ограничений.

Глава 9 Положения для автострад и скоростных автомагистралей.

Глава 10 Местные правила дорожного движения. Как уже отмечалось, муниципалитеты в стране имеют значительную степень автономии, поэтому могут издаваться местные правила дорожного движения как для конкретной дороги или ее участка, так и для всех дорог области. Перечислены случаи, когда могут быть установлены особые правила, некоторые из них могут касаться отдельной группы участников дорожного движения, отдельных видов ТС или отдельного вида транспорта, ТС с грузом определенного характера. Местные правила дорожного движения в отношении парковки могут включать особые положения с целью облегчения парковки жителям отдельного района. Такими положениями могут резервироваться места парковки для жителей района. Расписаны полномочия органов местного самоуправления.

Глава 11. Положения об исключениях для ТС специальных и спасательных служб, ТС иных ведомств и организаций. Преимущества в движении в различных случаях определены очень подробно, в отличие от нашего общего требования уступить дорогу.

Глава 12 Положения по техническому обслуживанию дорог

Глава 13 Информация и атлас дорог. § 1. Ежегодно до конца марта администрация области составляет атлас дорог общего пользования и других важных дорог. В атлас также включаются сведения о классах нагрузки и общественная информация о местных правилах дорожного движения. Приводятся подробные исключения.

Глава 14 Положения об ответственности (штрафы и наказания разделены по категориям: Водитель транспортного средства-Другие участники дорожного движения-Владельцы транспортных средств).

Глава 15 Обжалование. Описана процедура возможной отмены принятых решений.

*Отдельные факты.* В организации дорожного движения существует очень мало отличий от других Европейских стран. В Швеции правостороннее движение. По всей стране (как и в Скандинавии в целом) обязательна езда с ближним светом в любое время суток. Ремни безопасности обязательны. Уровень алкоголя в крови допускается до 0,2 промилле. Требования к ТС в зимний период: наличие цепей противоскольжения не обязательно, использование зимних шин законодательно не регулируется; использование шипованных шин разрешено с 1 октября по 30 апреля и в условиях преобладания зимней погоды. Природная особенность: в стране живет множество лосей и оленей. Эти животные часто пересекают дороги и трассы, часто встречаются дорожные знаки, предупреждающие об опасности, установленные в местах возможного выхода животных на дорогу.

Автомобильные парковки. Парковаться на улицах города можно только с правой стороны (нельзя парковаться против движения), оставлять машину можно только на строго определенный период времени, который для каждой парковочной зоны назначен свой. Необходимо приобретать парковочный талон и оставлять его на панели автомобиля под лобовым стеклом. Стоимость охраняемой стоянки значительно больше, но машину можно оставить на неограниченный период времени.

### ***Развитие мер по обеспечению БДД в Швеции***

Отметим еще раз главный факт – у Швеции наилучший результат по показателям аварийности из рассмотренных в настоящем обзоре приоритетных стран. В 2015 году в зарегистрировано около 3 смертей на 100 000 жителей в год, в Европейском Союзе средний показатель равен 5,5, в США 11,4, в России – 15,8 (полный анализ содержится в п. 3.3 настоящего отчета).

Как уже отмечалось ранее, еще в 1997 г. парламентом Швеции была утверждена Программа Vision-Zero («Видение-0»), подразумевающая создание дорожно-транспортной системы, в которой ни один человек не погибнет и ни один не получит тяжелых ранений.

С тех пор данная программа, которую чаще именуют стратегией, является основой для принятия всех государственных мер в сфере обеспечения БДД в Швеции. Отметим основные решения, направленные на снижение смертности на дорогах страны, которые уже были реализованы и продолжают выполняться в настоящее время:

1. Организация перекрестков с круговым движением. Несмотря на то, что светофорное регулирование увеличивает пропускную способность перекрестков, аварии на них приводят к более тяжелым последствиям, чем на перекрестках с круговым движением. Это связано с тем, что ТС, движущееся прямолинейно, как правило, имеет более высокую скорость движения. При круговом движении скорость автомобилей ниже и смертельные исходы аварий на таких перекрестках встречаются реже.

2. Обустройство встречных полос разделительными барьерами. Строительство разделительных барьеров начало активно осуществляться в Швеции еще с 1998 года.

3. Ограничение скорости в ряде населенных пунктах до 30 км/час. По исследованиям ученых, именно скорость в 30 км/час является пределом скоростного режима, при котором большинство пешеходов выживают при наездах на них автотранспорта. Власти населенных пунктов Швеции получили широкие полномочия самостоятельно определять участки улично-дорожной сети для введения данного ограничения.

4. Использование алкозамков. В Швеции это целая программа, которая заслуживает серьезного внимания и оценки перспектив использования алкозамков в России.

5. Использование велосипедных шлемов. Все дети до 15 лет обязаны использовать шлемы при езде на велосипедах.

6. Широкое внедрение систем автоматического контроля скоростного режима.

7. Детальное расследование ДТП со смертельным исходом. Все подобные ДТП расследовались специальной комиссией. По окончании расследования предлагались конкретные решения, которые бы позволили избежать повторения случившегося.

8. Для мотоциклистов признано необходимым широкое внедрение ТС, оснащенных антиблокировочной системой ABS, которая уже стала естественной частью стандартного оборудования на большинстве моделей, а 2020 году их доля в общем числе мотоциклов должна достигнуть 70%.

Резюмируя опыт Швеции, можно отметить, что большинство удачных решений в области повышения БДД в значительной степени были реализованы за счет не слишком сложных, реально выполнимых организационных и инженерных решений, нежели за счет ужесточения правил и законов.

## **6.2 Результаты сравнительного анализа дорожных знаков приоритетных стран и России**









































































































Большинство европейских стран (из приоритетных – все) приняли Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, поэтому существует очевидное единообразие в дорожных знаках, но есть и некоторые отличия, которые видны из нижеприведенной таблицы. Главные различия сводятся к графическим различиям; различиям в значениях; использованию различных цветовых схем; использованию местных языков (иногда используется двуязычие). Например, в большинстве европейских стран основная схема предупреждающих знаков - это красная окантовка и белый фон, а в Швеции и Финляндии - применяется янтарный цвет фона. В России же, например, желтый фон используется для знаков дорожных работ/ремонта.

























































































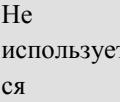





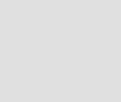
**Таблица сравнения дорожных знаков приоритетных стран и России**  
 (Для отображения названия страны или знака на национальном языке наведите курсор  
 мыши на знак) Источник: Википедия

Таблица 24

								 Россия
Движение без остановки запрещено								
Уступите дорогу								
Главная дорога			Не использует ся					
Конец главной дороги								
Прочие опасности								
Двустороннее движение								
Затор								
Светофорное регулирование								
Железнодорожный переезд без шлагбаума								
Железнодорожный переезд со шлагбаумом								
Пересечение с трамвайной линией	Не использует ся							



								 Россия
Пересечение равнозначных дорог			Не использует ся					
Пересечение со второстепенной дорогой								
Примыкание второстепенной дороги								
Сужение дороги								
Сужение дороги справа								
Боковой ветер								
Низколетящие самолёты								
Крутой спуск								
Крутой подъём								
Опасный поворот								
Опасные повороты								
Скользкая дорога								
Выброс гравия								

								 Россия
Дорожные работы								
Дети								
Пешеходный переход								
Пересечение с велосипедной дорожкой								
Падение камней					Не используется			
Разводной мост								
Выезд на набережную								
Перегон скота								
Дикие животные								
Въезд запрещён								
Движение транспортных средств, кроме мотоциклов, запрещено		Не используется						
Движение механических транспортных средств запрещено								
























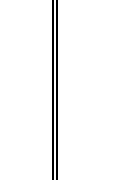


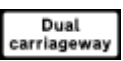







Движение мотоциклов запрещено								
Движение на велосипедах запрещено								
Движение пешеходов запрещено								
Движение грузовых автомобилей запрещено								
Движение тракторов запрещено	Не использует ся							
Преимущество встречного движения								
Обгон запрещён								
Ограничение максимальной скорости								
Зона с ограничением максимальной скорости								
Ограничение высоты								
Ограничение ширины								
Ограничение длины								

Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено								
Поворот налево запрещён								
Разворот запрещён								
Стоянка запрещена								
Остановка запрещена								
Движение транспортных средств с грузами, загрязняющими воду, запрещено			Не использует ся					Не использует ся
Конец зоны всех ограничений (запретов)								
Правый поворот					Не использует ся			Не использует ся
Движение направо								
Объезд препятствия слева или справа								
<a href="#">Круговое движение</a>								



								 Россия
								
Ограничение минимальной скорости								
Велосипедная дорожка								
Пешеходная дорожка								
Дорога с односторонним движением								
Выезд на дорогу с односторонним движением								
Преимущество перед встречным движением								
Пешеходный переход								
Место стоянки								
Жилая зона								
Тупик								

								
Тоннель								
Автомагистраль								
Дорога для автомобилей								

Внешний вид дорожных указателей, применяемый в западных странах, может измениться - готовятся изменения в Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах. Одной из причин является ожидаемое появление и внедрение беспилотных автомобилей, оборудованных системами машинного зрения. Для того чтобы автопилот смог распознать дорожные знаки, необходимо их единообразие, чего по факту не наблюдается.

Для решения проблемы в 2013 году при комитете по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН была создана рабочая экспертная группа, которая в данный момент анализирует более 1,7 тыс. дорожных знаков, применяемых по всему миру. Источник: [http://www.unece.org/trans/roadsafe/eg\\_road\\_signs\\_signals\\_11.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/eg_road_signs_signals_11.html).

Например, в некоторых странах на знаке «Пересечение равнозначных дорог» применяется на крест, а плюс: решено, что именно крест должен быть единственно возможным изображением.



Различия во внешнем виде знака "Пересечение равнозначных дорог": слева — указатель из конвенции, остальные три — национальные.

Следует также провести анализ свыше 1,5 тыс. применяемых в мире знаков, не имеющих аналогов в конвенции. Например, в Австрии знак о выезде на улицу с односторонним движением (против потока) обозначается тремя автомобилями (один красный и два черных) в красном треугольнике. В скандинавских странах есть целая серия указателей, используемых в районе горнолыжных курортов: лыжник на желтом фоне в красном треугольнике («Осторожно: лыжники»), снегоход на желтом фоне в красном треугольнике («Осторожно: внедорожные ТС»). В Бельгии есть знак, запрещающий использование круиз-контроля в автомобилях. Часть этих знаков впоследствии, возможно, попадут в конвенцию.



У российских знаков также есть различия с зарубежными - желтый фон используется в России для знаков, применяемых в местах производства дорожных работ, но в скандинавских странах это стандартный цвет для предупреждающих знаков, поскольку он лучше читается на контрасте со снегом.

Подробный отчет на русском языке 11- й сессии рабочей группы, прошедшей 29 и 30 мая 2017 года, можно найти и загрузить по ссылке: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/GE2/ECE-TRANS-WP1-GE2-22-r.pdf> (дата обращения 05.10.2017).

### 6.3 Сравнение существующих скоростных ограничений в приоритетных странах для различных категорий ТС и дорожных условий

Таблица 25

Страны	Виды транспортных средств			
	Мотоциклы	Легковые автомобили и фургоны до 3.5 т	Грузовики свыше 3.5 т	Автобусы
	Стандартные скоростные лимиты, км/час, если иное не определено дорожными знаками			
Великобритания	Город 48 (перевод из миль в час) Вне населенных пунктов 96 Шоссе и автомагистрали 112	Город 48 Вне населенных пунктов 96 Шоссе и автомагистрали 112	<b>Грузовики до 7.5 т</b> Город 48 Вне населенных пунктов 80 Шоссе и автомагистрали 112  <b>Грузовики до 7.5 т с прицепом</b> Город 48 Вне населенных пунктов 80 Шоссе и автомагистрали, улицы с двухполосным движением 96  <b>Грузовики свыше 7.5 т</b> Город 48 Вне населенных пунктов 64 Улицы с двухполосным движением 80 Шоссе и автомагистрали 96	Город 48 Вне населенных пунктов 80 Улицы с двухполосным движением 96 Шоссе и автомагистрали 112
Германия	Город 50 Вне населенных пунктов 100 Шоссе и автомагистрали – <u>рекомендуемая</u> 130	Город 50 Вне населенных пунктов 100 Шоссе и автомагистрали – <u>рекомендуемая</u> 130	Город 50  Вне населенных пунктов: - для ТС с разрешенной максимальной массой свыше 7.5 т - 60 - ТС с прицепом – 60 - для ТС с разрешенной	Город 50  Вне населенных пунктов 80 - для автобусов, в которых разрешена перевозка пассажиров стоя - 60



			<p>максимальной массой до 7.5 т - 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ТС с прицепом -80</li> <li>- тягач и два прицепа - 80</li> </ul>	<p>Шоссе и автомагистрали 80</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- для автобусов, в которых разрешена перевозка пассажиров стоя - 60</li> <li>- для специально оборудованных автобусов 100</li> </ul>
Испания	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов, на дорогах без твердого покрытия или если его ширина менее 1,5 м:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- мотоциклы 90</li> <li>- мопеды, трициклы и легкие квадроциклы 45</li> </ul> <p>Вне населенных пунктов, на дорогах с твердым покрытием или на двухполосных дорогах:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- мотоциклы 100</li> <li>- мопеды, трициклы и легкие квадроциклы 45</li> </ul> <p>Шоссе и автомагистрали:</p>	<p>Город 50</p> <p>Сельские дороги без твердого покрытия или если его ширина менее 1,5 м:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- легковые автомобили 90</li> <li>- легкие фургоны (переоборудованные из легковых) 80</li> <li>- легкие грузовые автомобили до 3.5 т, а также легковые автомобили и легкие фургоны с трейлерами 70</li> </ul> <p>Сельские дороги с твердым покрытием шириной по крайней мере 1.5 м или с двумя и более полосами движения в каждом направлении:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- легковые автомобили 100</li> <li>- легкие фургоны (переоборудованные из легковых) 90</li> <li>- легкие грузовые автомобили до 3.5 т, а также легковые</li> </ul>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов, на дорогах без твердого покрытия или если его ширина менее 1,5 м 70</p> <p>Вне населенных пунктов, на дорогах с твердым покрытием шириной по крайней мере 1.5 м или с двумя и более полосами движения в каждом направлении 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 80</p> <p><i>Примечание. При перевозке опасных грузов максимальная скорость для каждого вида ТС снижается на 10 км/час</i></p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов, на дорогах без твердого покрытия или если его ширина менее 1,5 м, 80</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- для автобусов, в которых разрешена перевозка пассажиров стоя 80</li> <li>- для школьных автобусов 80</li> </ul> <p>Вне населенных пунктов, на дорогах с твердым покрытием шириной по крайней мере 1.5 м или на двухполосных дорогах 90</p> <p>Шоссе и автомагистрали 100</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- для автобусов, в которых разрешена перевозка пассажиров стоя 80</li> </ul>

	<p>- мотоциклы 120</p> <p>- мопеды, трициклы и легкие квадроциклы на шоссе и автомагистрали не допускаются</p> <p><i>Примечание. При перевозке опасных грузов максимальная скорость для каждого вида ТС снижается на 10 км/час</i></p>	<p>автомобили и легкие фургоны с трейлерами 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали:</p> <p>- легковые автомобили 120</p> <p>- легкие фургоны (переоборудованные из легковых) 100</p> <p>- фургоны и легкие грузовые автомобили до 3.5 т 90</p> <p>- легковые автомобили с прицепом грузоподъемностью до 750 кг (категория O1) 90</p> <p><i>Примечание. При перевозке опасных грузов максимальная скорость для каждого вида ТС снижается на 10 км/час</i></p>		- для школьных автобусов 90
Нидерланды	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 100-120-130</p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 100-120-130</p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 80</p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 80-100</p>
Финляндия	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали – скорость всегда регулируется дорожными знаками и</p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали – скорость всегда регулируется дорожными знаками и может быть 80-100-120 км/час для легковых</p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 80, для грузовиков с разрешенной максимальной массой свыше 7.5 т ограничивается 60</p>	<p>Город 50</p> <p>Вне населенных пунктов 80</p> <p>Шоссе и автомагистрали 80-100</p>

	может быть 80-100-120 км/час	автомобилей, 80 или 100 км/час для фургонов		
Франция	Город 50  Вне населенных пунктов 90 - в условиях дождя, влажной дороги 80 - при видимости менее 50м - 50 км/час  Шоссе и автомагистрали 110-130 - в условиях дождя, влажной дороги 100 - при видимости менее 50м – 50 км/час	Город 50  Вне населенных пунктов 90 - в условиях дождя, влажной дороги 80 - при видимости менее 50м - 50 км/час  Шоссе и автомагистрали 110-130 - в условиях дождя, влажной дороги 100 - при видимости менее 50м – 50 км/час	Город 50  Вне населенных пунктов 80 км/час - для составов ТС с разрешенной максимальной массой свыше 12 т – 60  Шоссе и автомагистрали 80-90	Город 50  Вне населенных пунктов 90, - для автобусов, в которых разрешена перевозка пассажиров стоя - 70  Шоссе и автомагистрали 90-100 Для автобусов с разрешенной максимальной массой менее 10 т – 100 - для автобусов, в которых разрешена перевозка пассажиров стоя - 70
Швеция	Город 50 Вне населенных пунктов 70 Шоссе и автомагистрали 110	Город 50 Вне населенных пунктов 70 Шоссе и автомагистрали 110	Город 50 Вне населенных пунктов 70 Шоссе и автомагистрали 90	Город 50 Вне населенных пунктов 70 Шоссе и автомагистрали 90

#### 6.4 Сравнение отдельных требований к водителям и ТС в приоритетных странах

Таблица 26

Страны	Темы/ факторы			
	Пределы алкоголя в крови г/литр	Влияние наркотиков	Мобильное устройство	Другие особые правила

Великобритания	<p>обычные водители 0,8 в Шотландии 0,5</p> <p>водители-новички 0,8 в Шотландии 0,5</p> <p>водители-профессионалы 0,8 в Шотландии 0,5</p>	<p>Запрещены наркотики ТНС (каннабис) метамфетамин MDMA (экстази)</p> <p>Закон не делает никакого различия между легальными лекарственными средствами и незаконными наркотиками, поэтому любой, кто не может ездить после приема какого-либо препарата, виновен в преступлении</p>	<p>Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства hands-free</p> <p>Возможно использование мобильного телефона с устройством hands-free</p>	<p>Правила для велосипедистов.</p> <p>Велосипеды при езде в темное время должны иметь белый свет спереди, красный свет или отражатель сзади</p>
Германия	<p>обычные водители 0,5 (свыше 1,1 расценивается как преступление, от 0,5 до 1,0 штраф)</p> <p>водители-новички (стаж управления ТС менее 2-х лет и возраст до 21 года) 0,0</p> <p>водители-профессионалы 0,0 (правонарушители могут быть уволены)</p>	<p>Запрещены наркотики ТНС (каннабис) метамфетамин MDMA (экстази) Морфий Кокаин</p>	<p>Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства hands-free</p> <p>Возможно использование мобильного телефона с устройством hands-free</p>	<p>Набор безопасности для автомобиля</p> <p>Набор первой помощи</p> <p>Знак аварийной остановки</p> <p><u>Светоотражающий жилет</u></p> <p>Safety equipment for cars</p> <p>Обязательное использование зимних покрышек</p> <p>Для велосипедистов: набор безопасности тормоза звуковой сигнал осветительные приборы</p>

Испания	<p><b>обычные водители 0,5</b></p> <p>водители-новички (срок их водительской лицензии менее 2-х лет) 0,3</p> <p>водители-профессионалы (водители аварийных служб, водители, перевозящие опасные грузы или управляющие спецтранспортом 0,3</p>	<p>Вождение под воздействием наркотиков запрещено. Это не включает вещества, предписанные для медицинских целей, если они не влияют на способность к вождению</p>	<p>Использование телефона или любого другого коммуникационного устройства во время движения запрещено.</p> <p>Возможно использование гарнитуры hands-free или иных устройств на основе технологии Bluetooth. Не допускается использование наушников (накладных или вкладышей)</p>	<p>Дневные ходовые огни являются обязательными даже в дневное время – только для мотоциклов</p> <p>Для других ТС только в условиях ограниченной видимости</p> <p>Набор безопасности для автомобиля</p> <p>Запасное колесо и инструменты для его установки</p> <p>2 знака аварийной остановки</p> <p>Светоотражающий жилет</p> <p>Автобусы и большие коммерческие транспортные средства: огнетушитель.</p> <p>Использование колесных цепей, обязательных для сильного снегопада.</p> <p>Набор безопасности для велосипедистов</p> <p>Шлем (велосипедисты в возрасте до 16 лет: обязателен, велосипедисты старше 16 лет: рекомендуется в городских районах и обязателен вне города)</p> <p>Светоотражающий жилет</p> <p>Передние и задние фонари (ночью и в туннелях)</p> <p>Отражатели</p>
Нидерланды	<p>обычные водители 0,5</p> <p>водители-новички (срок их водительского стажа менее 5-ти лет) 0,2</p> <p>водители-профессионалы 0,5</p>	<p>Запрещены наркотики ТНС (каннабис) метамфетамин MDMA (экстази)</p> <p>Все препараты, которые влияют на способность</p>	<p>Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства hands-free</p> <p>Возможно использование мобильного телефона с устройством</p>	<p>Набор безопасности для автомобиля</p> <p>Знак аварийной остановки</p>

		управления ТС	hands-free	
Финляндия	Максимальный концентрация алкоголя в выдыхаемом воздухе 0,22 мг/литр для всех	Запрещены наркотики Все виды наркотиков	Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства hands-free  Возможно использование мобильного телефона с устройством hands-free	Дневные ходовые огни являются обязательными даже в дневное время  Набор безопасности для автомобиля Знак аварийной остановки  Обязательное использование зимних покрышек
Франция	обычные водители 0,5  водители-новички (которые имеют водительские права (a) менее 3 лет или (b) менее 2 лет, если водитель - помимо завершения 20-часового практического обучения вождения с инструктором - проехал не менее 3000 км в течение, как минимум, 2 лет в сопровождении опытного водителя, прежде чем пройти тест вождения) 0,2  водители-профессионалы 0,5 (за исключением	Запрещены наркотики ТНС (каннабис) Метамфетамин MDMA (экстази) Запрещается водить машину под воздействием запрещенных наркотиков. Нет никаких правил относительно конкретных видов наркотиков	Водители не имеют право пользоваться мобильным телефоном без устройства hands-free  Возможно использование гарнитуры hands-free на основе технологии Bluetooth. Не допускается использование наушников для прослушивания музыки либо разговора	Набор безопасности для автомобиля Знак аварийной остановки Светоотражающий жилет/ куртка (автомобили, грузовики, автобусы, мотоциклы, мопеды и тракторы) для использования в случае поломки, несчастных случаев или других проблем на дороге. Жилет должен быть ВНУТРИ машины, не в багажнике.  Все мотоциклисты и водители мопедов (включая пассажиров) должны носить сертифицированные перчатки

	водителей автобусов и микроавтобусов - 0,2)			
Швеция	для всех 0,2	Запрещены наркотики ТНС (каннабис) метамфетамин MDMA (экстази) Если вы не можете безопасно управлять ТС из-за болезни, усталости, последствий употребления алкоголя, других наркотиков или по любой другой причине	Разговор по телефону с гарнитурой hands-free либо БЕЗ нее явно не запрещен, однако при определенных условиях может рассматриваться как неосторожное вождение	<p>Дневные ходовые огни являются обязательными даже в дневное время</p> <p>Набор безопасности для автомобиля</p> <p>Знак аварийной остановки</p> <p>Огнетушитель – только для автобусов</p> <p>Обязательное использование зимних покрышек</p> <p>С 1 декабря по 31 марта, или если шведская полиция решит, что на данных дорогах существуют зимние условия</p> <p>Шипованные шины могут использоваться с 1 октября по 15 апреля</p> <p>Набор безопасности для велосипедистов</p> <p>Шлем (обязательно для детей до 15)</p>

## **6.5 Анализ опыта в сфере медицинского обеспечения безопасности дорожного движения (допуск водителей к управлению транспортным средством)**

Обязательный элемент системы допуска – медицинские стандарты (в отличие от ситуации в России – это именно стандарты, а не справка из медицинского учреждения или быстрый предрейсовый осмотр медработником среднего звена (а не врачом), это намного более жесткий набор требований и система гарантий от коррупции. Приведем наиболее важные положения по ЕС в целом (минимально установленные положения, дающие возможность на национальном уровне ужесточить эти положения). Приведем такой пример, следуя НПА Великобритании.

По ЕС в целом директивами по допуску к управлению ТС (см ссылки в разделах данного отчета выше) введена система оценки пригодности к управлению транспортными средствами водителей, уже получивших допуск к дорожному движению. Законодатели, исходили из того, что здоровье человека с течением времени не улучшается, тем более это относится к водителям, чья работа общепризнанно является сложной, приводящей к значительно быстрому изнашиванию организма. Учитывая, что от водителя существенно зависит безопасность дорожного движения (не только в России, но и во всем мире порядка 70-80% аварий происходят из-за ошибок водителей), совсем не праздным является вопрос: а пригоден ли водитель, выпущенный в рейс к управлению транспортным средством? Поэтому директивой предписаны минимальные Медицинские стандарты пригодности водителей к управлению транспортными средствами. Они дифференцированы по категориям ТС) и разработана система их реализации на практике.

Европейским законодательством установлены минимальные стандарты физической и психической пригодности для управления автотранспортными средствами, которым должны удовлетворять водители, как на момент получения водительского удостоверения, так и позднее. Согласно законодательству, медицинские стандарты пригодности к управлению транспортными средствами вменено иметь в наличии всем врачам и руководствоваться ими. Отметим, что до введения директивы в действие порядок реализации этих требований был целиком оставлен на усмотрение государств-участников ЕС, в связи с чем применялись самые разные правила медицинских проверок водителей автобусов и грузовых автотранспортных средств. По законодательству ЕС требовались периодические медицинские проверки. Однако на усмотрение государств-участников ЕС было оставлено право устанавливать их периодичность. В действительности подавляющее большинство государств-членов ЕС установило эту периодичность через 5 лет.

Поскольку порядок организации и работы системы контроля за медицинскими стандартами пригодности водителей к управлению транспортными средствами общеевропейским законодательством отдан в юрисдикцию национальных органов государственного регулирования, оставлено обязательное сообщение о состоянии здоровья.

Например, в Великобритании в соответствии с общеевропейским законодательством обязательный заполненный вопросник о состоянии здоровья подается водителем одновременно с заявлением на обновление водительского удостоверения в Агентство по лицензированию водителей и транспортных средств. Дополнительно к



общеевропейскому законодательству в Великобритании - если состояние здоровья водителя грузового автомобиля или автобуса, имеющего действующее водительское удостоверение (то есть срок действия которого не истек), изменилось в худшую сторону, то он обязан немедленно известить об этом Агентство. То же самое относится к водителям такси (которые нормативными правовыми актами выделены в профессиональные водители из группы водителей легковых автомобилей с 1995 года).

В обязательном порядке декларирование состояния здоровья водителями всех категорий транспортных средств предписано водителям возрастом от 45 лет до 65 лет - каждые 5 лет, а водителям старше 65 лет – ежегодно. Декларация обязательно также подписывается врачом (перечень медицинских учреждений и соответствующих врачей, допущенных к этой деятельности установлен госрегулятором в сфере ОБДД). Излишне говорить, что декларант и врач имеют одинаковую ответственность за недостоверные сведения (в Великобритании – это уголовная ответственность).

Пренебрежение информированием Агентства в Великобритании является уголовным правонарушением<sup>10</sup> и наказывается штрафом до 1000 фунтов стерлингов (порядка 90 тысяч рублей). Причем для водителей транспортных средств категорий C, C1, C+E, C1+E, D, D1, D+E, D1+E, а также водителей такси (категории B, B1, B+E) и водителей (возрастом более 45 лет) транспортных средств всех категорий используется расширенный вопросник о состоянии здоровья – к 33 позициям общеевропейской Декларации о состоянии здоровья (сравните с медицинской справкой на полстраницы в России) в Великобритании добавлены еще 27 дополнительных пунктов.

Типичный формат, содержание, порядок утверждения, изменения и дополнения, уровень юрисдикции и др. компоненты национального медицинского стандарта изложены, например, в «Кратком руководстве для практикующих врачей по медицинским стандартам пригодности к управлению транспортными средствами», изданном государственным Агентством по лицензированию водителей и транспортных средств в Великобритании. В этой стране Стандарты обновляются через каждые 6 месяцев. Работа по их изменению и дополнению курируется Государственным секретарем, отвечающим за безопасность дорожного движения, и выполняется рабочей группой признанных медицинских специалистов и специалистов в сфере БДД, допуска и подготовки водителей.

---

<sup>10</sup> Практически во всех зарубежных странах список уголовных правонарушений открыт для большинства работодателей (и в обязательном порядке – для работодателей государственного сектора, нанимающих госслужащих). Наем в качестве госслужащего невозможен при превышении критической величины нарушений (в зависимости от национального законодательства - например, в Канаде – уже при трех нарушениях).

## **6.6 Выявление и анализ тенденций развития нормативной правовой базы приоритетных стран и Евросоюза в области организации дорожного движения в сравнении с Российским опытом**

Как уже упоминалось [ранее](#), к числу наиболее эффективных мер обеспечения БДД относится правильная организация дорожного движения (ОДД). Особенно важное значение меры ОДД приобретают в городах с исторически сложившейся застройкой, и тем более, в мегаполисах, где уровень автомобилизации, как правило, выше, чем в среднем по стране. Здесь наблюдаются постоянные задержки транспорта, образуются заторы, что вызывает снижение скорости сообщения, неоправданный перерасход топлива и повышенный износ узлов и агрегатов транспортных средств. Накапливаются экологические проблемы, ухудшается качество жизни городского населения. В то же время наметились тенденции к урбанизации новых территорий, активно развивается пригородное строительство. Учитывая процесс интеграции городов и ближайших пригородов, необходимость жителей этих зон в ежедневных маятниковых поездках на работу и обратно, системная реализация мероприятий в области ОДД становится особенно острой.

В России также весьма востребованы современные методы и технологии повышения уровня организации и безопасности дорожного движения, особенно с учетом отечественной специфики, которая заключается в низкой пропускной способности дорожной сети, ее низкой связности, качество же российских дорог является темой многих грустных поговорок и зачастую, мягко говоря, оставляет желать лучшего.

Обеспечение безопасного движения в современных городах требует применения комплекса мероприятий архитектурно-планировочного и организационного характера, причем, как правило, эти решения недешевы. Необходимо законодательное регулирование транспортного развития территорий на основе комплексных схем организации дорожного движения и оперативного управления.

Многие стратегии развития уже апробированы за рубежом, и, зачастую, источником опыта является Европа с ее развитой дорожной инфраструктурой и давней борьбой с заторами. На данный момент существует несколько типовых решений, среди которых отметим:

- разработку стратегий и генеральных планов развития городов в комплексе с пригородами и с развитием улично-дорожной сети (УДС), однако ускоренное развитие УДС всегда несет в себе риски последующей ускоренной автомобилизации;
- упорядочение движения на уже сложившейся УДС (введение одностороннего движения на отдельных улицах, кругового движения на перекрестках, организация пешеходных переходов и пешеходных зон, выделенных полос для общественного транспорта, введение платы за проезд автомобилями перегруженного участка дороги и т.д.);
- зонирование городских территорий вплоть до запрета на въезд в отдельные зоны или внедрения системы различных ограничений, которые делают использование личного

автотранспорта на этих территориях менее удобным, чем общественного (снижение скорости движения, запреты на парковку, платность за въезд в зону и за парковку и т.д.);

- информационное обеспечение дорожного движения с помощью различных аппаратно-программных средств (информирование участников дорожного движения о сложных транспортных ситуациях, возможных маршрутах объезда перегруженных участков и т.п.);

- ускоренное развитие общественного транспорта, который трансформируется в условиях бурного развития цифровых технологий.

Помимо апробированных и известных мер по ОДД значительный интерес вызывает относительно новая концепция управления мобильностью населения.

В рамках этой концепции видение городской мобильности состоит в отказе от существовавшего ранее подхода, в центре которого всегда находился автомобиль, в пользу сбалансированной, устойчиво развивающейся и справедливой транспортной системы. Основная социальная функция городской транспортной системы заключается в обеспечении высокого уровня мобильности жителей, то есть гарантированной возможности добраться из одной точки города в другую безопасно, быстро, комфортно и недорого.

Личные автомобили простаивают около 90% времени (именно поэтому столь быстрыми темпами развиваются сервисы совместного использования автомобилей), занимая значительные площади, которые могли бы приносить городу дополнительный доход или стать общественными зонами отдыха. Нехватка парковочных мест постепенно становится причиной вырождения общественных пространств, поскольку вынуждает жертвовать в пользу автомобильных стоянок парками, газонами и другими элементами комфортной городской среды. К экономическим эффектам чрезмерной автомобилизации относят инфраструктурные издержки в виде затрат на транспортное регулирование и реализацию транспортных проектов, ремонтные работы и администрирование нарушений, причем оплата этих издержек в виде налоговых сборов ложится, в том числе, на плечи социально уязвимых слоев населения.

Управление транспортной мобильностью (Transport Mobility Management - ТММ), также называемое «Разумное путешествие», «Умный выбор» или «Управление спросом на транспорт» - это применение государственной политики и стратегий для снижения спроса на поездки, количества поездок на транспортных средствах и поощрения перехода на устойчивые виды транспорта. Конкретные инициативы могут включать в себя исключение поездок ТС с одним человеком, введение гибкого графика рабочего времени, маршрутных автобусов для сотрудников или проведение видеоконференций вместо личного присутствия и др. Реализация планов ТММ может также способствовать снижению уровня вредных выбросов от автомобильного транспорта и поощрению здорового и активного образа жизни населения. В очередном информационном бюллетене ВОЗ 2016г. приведены известные примеры успешных государственных политик по уменьшению загрязнения воздуха в транспортном секторе:

- переход к более чистым способам выработки энергии;
- приоритетное развитие скоростного городского транспорта, пешеходных и велосипедных сетей в городах;
- развитие железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок;

- переход к использованию большегрузных дизельных ТС и автомобилей с низким уровнем выбросов;

- использование более чистых видов топлива, включая топливо с пониженной концентрацией серы.

Источник: «Качество атмосферного воздуха и здоровье». Информационный бюллетень ВОЗ, сентябрь 2016 г. // URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/ru/> (дата обращения 09.10.2017).

Общеввропейская программа по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ), одним из инициаторов которой является ВОЗ, предлагает модель сотрудничества на уровне регионов, государств-членов и многих секторов экономики для снижения уровней загрязнения воздуха в транспортном секторе и смягчения его последствий для здоровья. Основная страница ОПТОСОЗ в сети Интернет: [www.thepep.org](http://www.thepep.org)

ОПТОСОЗ – это один из наиболее конкретных и долгосрочных результатов ряда межправительственных процессов в данной области, осуществляемых под эгидой Европейского регионального бюро ВОЗ и ЕЭК ООН. Многочисленные реализованные проекты и разработки на перспективу можно изучить, например, по материалам обзора, представленного Европейским бюро ВОЗ, который можно найти и скачать по ссылке: [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0011/247187/From-Amsterdam-to-Paris-and-beyond-Rus.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/247187/From-Amsterdam-to-Paris-and-beyond-Rus.pdf)

### **Практика формирования зон успокоения движения в городах**

«Успокоение движения» («traffic calming») – метод ОДД, основанный на использовании организационно-технических и архитектурно-планировочных решений, направленных на изменение скоростных режимов движения с целью снижения числа конфликтных ситуаций, предотвращения ДТП, снижения тяжести их последствий в определенных условиях (территории, зоны, участки УДС). Применение мер по успокоению движения является характерным признаком современной политики по организации дорожного движения в городах приоритетных стран.

Основные задачи этих мер заключаются в создании благоприятных и безопасных условий для пешеходов и снижении негативного влияния автомобильного транспорта.

Основными результатами успокоения движения являются:

- снижение скорости движения ТС, что позволяет резко уменьшить количество конфликтов между транспортом и пешеходами;

- уменьшение транзитного движения автомобильного транспорта (для чего в границах зон сквозные улицы превращают в тупиковые, петлевые, кольцевые и т.д.);

- снижение количества ДТП и их тяжести;

- улучшение условий передвижений для различных участников дорожного движения (пассажиры общественного транспорта, велосипедисты, пешеходы).

Впервые идея успокоения движения появилась в г. Делфт (Нидерланды) в начале 1960-х гг. По инициативе жителей города стали проводиться мероприятия по переустройству улиц с целью уменьшения транзитного движения. Благоустройство и дизайн нового типа улиц должны были обеспечивать снижение скорости до 15 км/ч.

Успокоение движения со временем получило распространение в Нидерландах, Германии, Швейцарии и в других странах Европы.

Например, в Германии наиболее распространенными видами зон успокоения движения являются:

- Пешеходные зоны (Fußgängerzonen);
- Зоны смешанного движения (Begegnungszonen);
- Зоны ограничения скорости до 30 км/ч (Tempo-30-Zonen).

Пешеходные зоны – зоны, в которых запрещено автомобильное движение. Часто применяются в области исторически сложившихся центров городов, а также в торговых зонах. Первые пешеходные зоны появились в 1950-х годах в Европе. В конце 60-х - начале 70-х годов увеличилась заинтересованность в организации, а нередко и восстановлении систем пешеходных путей. Во многих городах мира стали возникать пешеходные зоны. В 1966 г. подверглась реконструкции центральная часть Мюнхена, где через пять лет была создана пешеходная зона площадью 20 га (вся территория центральной части города составляет 140 га). Девятисотметровая улица связывает две самые оживленные городские площади. Вместе с боковыми улицами протяженность системы пешеходных путей достигла 2,6 км. В 2013 году в ФРГ насчитывалось около 400 пешеходных зон. Пешеходные зоны рассматриваются как необходимое звено в общей цепи реконструкции сложившейся застройки.

В 1972 г. была открыта первая пешеходная улица во Франции (в Руане), в 1982 г. они были созданы в 266 городах. Сегодня пешеходные зоны сформированы во всех французских городах с населением свыше 100 тыс. человек. Их протяженность меняется от 120 м в Гавре до 5376 м в Руане. Наибольшее распространение получили зоны, состоящие из одной или нескольких торговых, или туристских улиц в центральной части города длиной 500 – 700 м. Отметим, что в бывшем СССР также существовали пешеходные зоны. Первая такая зона была открыта в 1975 г. в центре города Шяуляя, за ней последовала зона в Каунасе.

Зоны смешанного движения – это уличное пространство, используемое всеми участниками дорожного движения, в том числе велосипедистами и транспортными средствами. При помощи соответствующих технических мероприятий запрещено транзитное движение транспорта и разрешен въезд в зону только лишь обслуживающему транспорту. Целью успокоения движения в таких зонах является достижение безопасности пешеходов на всех участках. Подобные зоны эффективны в тех местах, где преобладает пешеходное движение, но оно не является единственным.

В зонах смешанного движения в Германии действуют следующие правила:

- пешеходы имеют право использовать улицу по всей ширине, разрешены детские игры;
- скорость движения ТС не должна превышать скорости пешехода (4–7 км/ч);
- водители ТС не имеют права препятствовать свободному движению пешеходов. Если необходимо, то они должны остановиться и ожидать;
- пешеходы в свою очередь не имеют права излишне препятствовать движению автомобильного транспорта;
- парковка разрешена только на специально обозначенных для этого местах.

Зоны ограничения скорости до 30 км/ч могут внедряться органами управления дорожным движением не только на отдельных улицах, но и на участках улично-дорожной сети. Целью создания зон ограничения скорости является снижение аварийности, сокращение уровня шума и вредных выбросов. Скорость – это ключевой параметр обеспечения безопасности и эффективности дорожного движения, снижение скоростного предела до 30 км/час приводит к минимизации риска гибели всех участников дорожного движения в ДТП.

Непосредственными предпосылками для появления зон со сниженной скоростью трафика в городах служит их обособленное положение в пределах области, ограниченной улицами с аналогичными признаками.

Для снижения уровня скорости недостаточно установить соответствующие знаки, необходим комплекс организационно-технических и планировочных решений, с которыми можно ознакомиться в специальной литературе [32,33].

### **Тенденции научных исследований и проектов в области организации дорожного движения и местного транспорта**

Крупнейший фонд развития транспортной инфраструктуры в Великобритании - Local Sustainable Transport Fund (LSTF), основанный Департаментом транспорта Великобритании (DfT, напомним – британский Минтранс) опубликовал 5 октября отчет о своей деятельности в области муниципального транспорта. Отчет можно найти и загрузить на сайте британского Департамента Транспорта по адресу: <https://www.gov.uk/government/publications/impact-of-the-local-sustainable-transport-fund-summary-report>.

LSTF является крупнейшим грантополучателем от DfT и программой финансирования инициатив в области устойчивого транспорта в Великобритании. Для справки, в 2011-2015 гг. Департамент транспорта выделил для фонда 540 млн. фунтов стерлингов в виде грантов на 12 т.н. «Крупных проектов» (получивших 46% от общей суммы) и 84 «Малых проектов» (получавших до 5 млн. фунтов стерлингов каждый). Общий же объем расходов LSTF составил приблизительно 1 млрд. фунтов стерлингов, включая взносы местных органов власти и субсидии на финансирование общих программ, таких как программа развития велосипедного транспорта Bikeability.

Интерес представляют даже не столько суммы, выделяемые на научные разработки, а направления исследований и результаты деятельности фонда. Например, фонд гордится тем, что финансируемые им проекты сократили использование автомобилей и способствовали увеличению доли общественного транспорта (автобусов), повышению мобильности населения путем использования велосипедов и перемещения пешком. Приводятся такие цифры. В районах страны, где реализовывались проекты LSTF, использование личного автомобильного транспорта упало на 2.3% (в сравнении с контрольными регионами, где проектов не было доля таких перевозок сократилась только на 0.3%). Одновременно (в сравнении с контрольными регионами), доля пассажирских перевозок автобусами выросла на 5.2%. Доля поездок на велосипеде взрослого населения выросла на 6.6% в сравнении с контрольными группами людей из других регионов. Из двенадцати ранее упомянутых «крупных проектов», финансируемых LSTF, семь было направлено на сокращение доли личного автомобильного транспорта.

Среди других проектов LSTF выделим проекты по развитию муниципальной инфраструктуры для общественного транспорта и велосипедов, повышению регулярности перевозок (соблюдение расписания), программы по снижению вредных выбросов от автомобилей и развитию «зеленого» транспорта. Эти направления финансирования фонда изображены на рис.9.

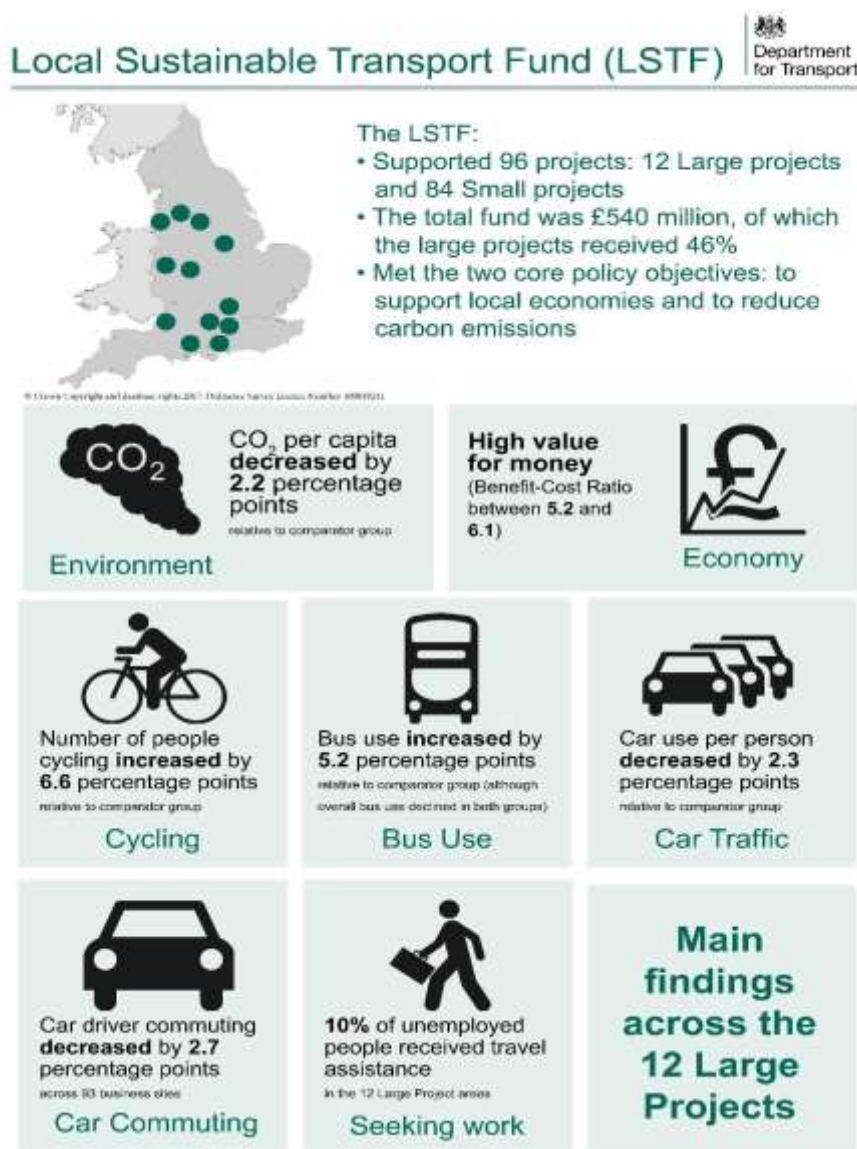


Рис.9 Направления финансирования фонда развития местной транспортной инфраструктуры и достигнутые результаты

Как мы видим, основные направления научных исследований и сопутствующие им решения органов государственной власти (в данном случае – органов местного самоуправления) направлены на системное изменение структуры транспортной мобильности населения в пользу т.н. устойчивого или «зеленого» транспорта и отказа от личного автомобиля. Сходные процессы идут не только в Великобритании (а как мы уже убедились ранее – данная страна заслуженно является одним из лидеров в сфере обеспечения БДД), но и в других государствах, где во главу угла ставятся те же приоритеты, что и в Соединенном Королевстве.



## **6.7 Выявление общих тенденций и закономерностей в области обеспечения безопасности дорожного движения, присущих всем 28 странам Европейского Союза (ЕС), рассматриваемого как наднациональный орган**

Анализ нормативных правовых актов по ЕС в целом (как наднациональному органу) позволил выделить общие тенденции и закономерности в области ОБДД и безопасности перевозок пассажиров и грузов.

**Тенденция №1.** Базовая тенденция принимаемых решений в сфере ОБДД и безопасности перевозок пассажиров и грузов.

Процесс принятия любых решений в ЕС в обязательном порядке, установленном законодательством наднационального уровня, выстроен по следующему принципиальному алгоритму:

- сначала проводятся научные исследования (обычно в виде нескольких проектов типичной длительностью 2-3 года, выполняемых временным научным коллективом из специалистов нескольких стран, проекты финансируются Европейской Комиссией (в том числе посредством Европейского банка реконструкции и развития и/или др. финансовых институтов), на получение гранта по проектам объявляется конкурс, команды проектов (научные консорциумы) формируются заинтересованными научными организациями самостоятельно и направляют пакет конкурсной документации в Еврокомиссию, победивший в конкурсе исполнитель проекта обязан вести очень частую и очень подробную отчетность перед Еврокомиссией). Для выполнения проектов научный консорциум обязательно приглашает практиков, членов международных и общеевропейских профессиональных объединений. Обязательной частью любого проекта является анализ причин ДТП и не вообще в терминах «росло-снижалось», а с выделением типов наиболее тяжких и/или частых ДТП и выявлением их причин (буквально вскрытием, детальным структурированием, обнаружением механизмов)

- затем проводится обсуждение результатов проектов в общеевропейских неправительственных организациях соответствующей профессиональной сферы (например, любые проектируемые решения ЕС в сфере обеспечения безопасности перевозок обязательно сначала обсуждаются с Международным союзом автотранспорта (МСАТ), любые проектируемые решения ЕС в сфере допуска к управлению ТС обязательно сначала обсуждаются, как минимум, в двух таких организациях – Европейская федерация автошкол (ЕФА) и СИЕКА – Международная ассоциация экзаменаторов).

- Окончательное решение принимается согласно процедуре, установленной наднациональным законодательством ЕС по итогам обсуждений, корректировок, изменений и дополнений, полученных в ходе двух первых шагов алгоритма. В принимаемых решениях обязательно предписаны: неизменяемая для всех стран-участниц ЕС часть; вариативная часть – отданная на откуп национальному законодательству; период адаптации – перехода каждой страны-участницы ЕС к реализации принятого решения.

**Тенденция №2.** Сосредоточение управления безопасностью в одном органе государственного регулирования.



Единственным органом государственного регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения является национальное Министерство транспорта<sup>11</sup>. Соответственно Минтранс наделен полномочиями законодательной инициативы в сфере ОБДД, аккредитует (заключает долгосрочные госконтракты по итогам конкурсов) с экзаменационными агентствами, устанавливает порядок допуска к управлению ТС, лицензирует автошколы и ведет контроль и т.п.

В связи с принятым делегированием выполнения государственных функций Минтранса независимым агентствам по конкурсу, численность министерства минимальна.

*Ремарка.* Отметим, что в России имеет место парадокс – функции по регулированию системы подготовки водителей находятся в одних руках – Минобрнауки, а ответственность за конечный результат/качество выполнения этой функции несет другой орган госрегулирования – МВД РФ в лице ГИБДД. Это явное противоречие между полномочиями, правами, возможностями по созданию и регулированию системы подготовки водителей и ответственностью за конечные результаты ее функционирования не идет на пользу обеспечения безопасности дорожного движения в стране.

Исходя из отмеченных особенностей ныне действующей в России системы можно понять, почему же многочисленные меры, действительно предпринимаемые государством в области обеспечения БД много лет – ужесточение наказаний за нарушение правил дорожного движения, программы по обеспечению безопасности на уровне федерации в целом и субъектов федерации, многочисленные целевые кампании и др. не привели к желаемому результату. А причина проста – из общей теории управления системами и системного анализа науке хорошо известен закон, что неэффективно построенная система не может эффективно функционировать, несмотря на усилия внешней среды. Если не «вылечить» строение самой системы – не убрать вышеотмеченные парадоксы ее структурирования - то сколько бы усилий и средств не прилагалось к улучшению ее функционирования, эффект будет минимальным, а там где он достигнут - будет со временем исчезать («съедаться» недостатками самой системы).

**Тенденция №3.** Аккредитация независимых агентств/организаций на выполнение государственных функций.

Раскроем эту тенденцию на примере делегирования полномочий госоргана (Минтранса – см. тенденцию 1) по допуску к управлению транспортными средствами. Для этого подробно разработаны и внедрены следующие механизмы (как минимум):

- открытый конкурс
- госконтракт на длительный срок (не менее 1 года)
- явно прописанные права и обязанности, как агентства, так и компетентного госоргана по ОБДД (обычно это национальный Минтранс)
- обязанность агентства сотрудничать с научно-методическими организациями
- ведение базы экзаменационных вопросов (поручено по вышеуказанному госконтракту агентству)

---

<sup>11</sup> Например, в Швеции функции национального Министерства транспорта выполняет Министерство промышленности, экологии и связи; в Нидерландах – Министерство транспорта и водных ресурсов и т.д. Исключениями являются Франция и Испания, где госрегулятором ОБДД является МВД, как и в России.

- законодательно запрещенное не только опубликование экзаменационных вопросов, но и разглашение любой информации о базе экзаменационных вопросов
- отсутствие понятия экзаменационного билета. Действуют только экзаменационные вопросы, а билеты для каждого экзамена или теста формируются с помощью программы датчика случайных чисел. Поэтому «натаскивание» по билетам невозможно, что делает проверку компетенций на экзамене объективной.

Особенности реализации этих механизмов в странах ЕС на практике таковы:

1. Независимое Агентство (Комиссия) по экзаменам разрабатывает и выносит на утверждение Минтранса стандарт (набор экзаменов и требований их проведению). По закону в обязательном порядке стандартизированы экзамены по тем специальностям, которые существенно влияют на безопасность дорожного движения и экологию. Например, в Великобритании (один из мировых лидеров ОБДД - см. подраздел настоящего отчета выше) разработан и введен в действие национальный стандарт экзаменов для кандидатов в водители.

2. Это независимое Агентство по экзаменам не имеет никаких прямых связей с организациями, предоставляющими услуги обучения на автотранспорте (за наличием аффилированности очень строго следят антимонопольные органы и Минтранс, заключающий Госконтракт на экзаменационную деятельность с таким агентством). Основной задачей этого Агентства является оценка качества компетенций слушателей, подготовленных обучающими организациями.

3. Для выполнения данной задачи Агентство по экзаменам разрабатывает и эксплуатирует банк (стандартный набор) экзаменационных вопросов (именно вопросов, а не билетов! и это принципиально важно по закону – какой будет билет (то есть набор вопросов) становится ясно только в ходе экзамена) и выступает гарантом того, что организаторы экзаменов (как правило, это отделения данного агентства или нанятые им компании) будут следовать процедурам, предписанным стандартами проведения экзаменов. Подчеркнем, что в случае найма агентством компаний для проведения экзаменов именно агентство, как было сказано выше, является гарантом проведения экзамена по установленным стандартам.

4. Независимое Агентство по экзаменам обязательно имеет в своем составе Научно-методический совет, который состоит из экспертов высокой академической (научной) и профессиональной квалификации. Это обеспечивает существенное преимущество Агентства, а именно межотраслевую структуру, так как в состав его Научно-методического совета члены выбираются (и/или номинируются Минтрансом – как единственным компетентным в сфере БДД госорганом) из числа специалистов в различных областях знаний, связанных с автотранспортом, в том числе из рядов руководителей транспортных предприятий, специалистов по обеспечению БДД и контролю состояния БДД, научно-методических экспертов.

Таким образом, в определенной мере гарантируется, что экзаменационные вопросы и темы будут соответствовать насущным потребностям обеспечения безопасности дорожного движения и автотранспортной отрасли. Ассоциациям перевозчиков и автошкол предлагается направлять своих представителей на заседания Научно-методического

совета Агентства по экзаменам, на которых происходит обсуждение разработанных наукой экзаменационных вопросов, выявление направлений обновления вопросов, отбраковка или, наоборот, формулировка-заказ на разработку новых экзаменационных вопросов – то есть экспертиза экзаменационных вопросов. Обычно представители ассоциаций до посещения заседания проводят консультации с членами своей ассоциации по вопросам потребности автотранспортных предприятий и предпринимателей в обучении теории и практике, потребности в более детальной проверке каких-либо компетенций (исходя из анализа актуального состояния аварийности), а также выясняют точку зрения членов ассоциации на действующую систему проверки знаний после обучения.

Заказ на разработку новых экзаменационных вопросов проводится по конкурсу среди научных и научно-методических организаций (ни отдельные автошколы, ни ассоциации автошкол, ни ассоциации работодателей в конкурсах не могут участвовать, то есть проведено законом жесткое разделение: наука разрабатывает, а практики проводят экспертизу).

5. Банк экзаменационных вопросов (обновляемый постоянно и развиваемый Агентством, согласно процедурам, изложенным в предыдущем пункте) используется всеми без исключения компаниями, аккредитованными Агентством на оказание экзаменационных услуг. Банк экзаменационных вопросов разрабатывается, эксплуатируется и развивается с использованием компьютерной базы данных, из которой путем случайной выборки по мере необходимости формируются конкретные наборы экзаменационных вопросов, представляющие собой экзаменационные «билеты». Конфиденциальность и целостность системы поддерживается путем постоянного соответствия принятым единообразным стандартам.

6. Отметка о прохождении различных экзаменов стандартизирована, таким образом, обеспечивается одинаковый уровень компетенции для присвоения различных искомых квалификаций

7. Работа в экзаменационных компаниях организована таким образом, чтобы любой обратившийся туда посетитель в любой момент времени мог получить консультацию или хотя бы просто устный ответ на свои вопросы, получить разъяснения по процедуре экзаменов.

8. Агентству по экзаменам предписана ответственность по изучению развивающейся законодательной базы по обучению в ЕС, с тем, чтобы в любой момент времени это Агентство являлось источником полноценной и актуализированной информации по требуемым и проверяемым компетенциям кандидатов в водители.

9. Агентство выпускает/издает, распространяет все экзаменационные документы (бланки и др.) для аккредитованных экзаменационных компаний.

10. Агентство обязано периодически (как минимум 1 раз в год) проводить инспекционные визиты в экзаменационные компании без заведомых предупреждений, проверяя: должное ведение экзаменов; использование официально принятых экзаменационных бумаг; идентичность кандидатов.

11. Экзамены всегда являются платными, как правило, их стоимость установлена единой по всей стране.

12. Агентство ведет мониторинг и содержит в открытом доступе, в том числе на сайте информацию по качеству услуг обучения (по показателям успешной сдачи экзаменов), то есть ведет своеобразный рейтинг поставщиков услуг обучения).

Приведем некоторые примеры по выбранным странам.

В Великобритании Министерство транспорта по конкурсу выбрало в качестве экзаменационного агентства Шотландское квалификационное агентство, Госконтракт заключен на 5 лет. До этого был Госконтракт с другим агентством.

В Нидерландах по закону создано единое Центральное бюро по приему экзаменов, только его отделениям (и центральному офису) поручено проводить экзамены. Это агентство отличается в ЕС активным участием в проектах по развитию, контролю, мониторингу, совершенствованию и научной обоснованности экзаменационных систем в странах ЕС.

В Германии аналогично голландской системе не проводится конкурс по выбору экзаменационного агентства, а номинированы (и работают по Госконтракту) 2 таких агентства. TUV – одна из двух организаций, на которые законодательством возложена функция по приему экзаменов. Вторая организация – DEKRA – осуществляет свою деятельность преимущественно в восточной части Германии. Деятельность указанных организаций находится под контролем Министерства транспорта.

**Тенденция №4.** Подготовка специалистов законодательно отделена от аттестации –допуска, экзаменов.

Исследование НПА в сфере ОБДД в странах Евросоюза показало, что поставщики услуг обучения никогда и ни при каких обстоятельствах не принимают экзамены у своих учащихся. Столь жестко закрепленное законодательством «разведение» услуг обучения и услуг допуска (приема экзаменов) ныне действующее в ЕС вызвано тем, чтобы:

- не было сомнений работодателей в значимости выдаваемых по итогам экзаменов сертификатов, особенно при рассмотрении кандидатур персонала, прошедшего обучение при приеме на работу связанную с особыми видами перевозок – опасные грузы, крупногабаритные грузы, международные перевозки
- не было возможности у какого-либо учебного центра помочь «своим» обучающимся, прослушавшим курс
- не было возможности «натаскивания» слушателей только по ответам на заранее подготовленный список вопросов (по которому и будет проходить экзамен) или путем преподавания только той части курса (только тех предметов), по которым впоследствии будет проводиться экзамен
- была возможность проводить обоснованные сравнения требований и стандартов различных курсов и учебных центров или профессиональную значимость сертификатов, выдаваемых слушателям.

**Тенденция №5.** Качественные изменения самих транспортных средств

***5.1. Современные условия дорожного движения, существенно влияющие на ОБДД и необходимость в соответствующих изменениях в классификации ТС.***

Сама по себе классификация ТС по категориям в странах ЕС для России имеет чисто справочное значение, но она, безусловно (признано по результатам многих исследований) сказывается на показателях обеспечения БДД, поскольку процедуры одобрения типа ТС и допуска к их управлению, требуемые компетенции и способы их проверки связаны с категорией ТС.

Выполненный анализ показал, что в интересах обеспечения БДД, в ЕС принято было директивное решение перейти от категорий «грузовой автомобиль» и «автобус» к новым категориям, учитывающим:

- количество пассажиров, а не количество сидений
- приведение технических требований к легким<sup>12</sup> грузовым автотранспортным средствам и автобусам в соответствие с теми автотранспортными средствами, которые фактически эксплуатируются и выпускаются на рынок.

Эти новые требования, а следовательно и уточнения категории автотранспортных средств, уже введены в качестве единых и обязательных во всех государствах-участниках ЕС. Соответственно такой более детализированной классификации ТС, разработаны порядок допуска, профессиональной подготовки, повышения квалификации и аттестации водителей.

Введенная детальная классификация ТС в странах ЕС отражает результаты многолетних исследований в сфере подготовки «безопасных» водителей и их аттестации. Эта детальная классификация ТС и соответствующая детализация процедур профессиональной подготовки, повышения квалификации и аттестации водителей была основана на системном исследовании факторов, характеризующих современные условия дорожного движения. Так было выявлено, что современные условия дорожного движения требуют создания градуировано усложняющихся различных систем допуска водителей пассажирских и грузовых ТС (от легких с литерой 1 до мощных, тяжелых пассажирских и грузовых автопоездов – ТС с литерами E)

Кроме того, следующие факторы, характеризующие современные условия дорожного движения, потребовали изменения допуска и порядка профессиональной подготовки, повышения квалификации и аттестации водителей:

1. Новые правила по доступу к управлению легковым автомобилем с прицепом (введение подкатегории BE).

По соображениям безопасности Еврокомиссия предложила изменить ранее действующие правила, согласно которым обычное водительское удостоверение категории В давало право управлять легковым автомобилем с прицепом полной массой до 3500 кг, если максимальная разрешенная масса прицепа не превышала неснаряженную массу самого автомобиля.

Изменения были реализованы, в том числе, на основе результатов анализа, позволившего выявить недостатки ранее действовавшего законодательства по доступу к управлению легковым автомобилем с прицепом. Например, на дорогах встречались

---

<sup>12</sup> В принятой в России классификации не используется терминология «легкий/тяжелый/мощный», принятая в странах ЕС (и соответственно в оригинале Директивы), но по приводимым в тексте полным определениям категорий автотранспортных средств можно провести сопоставление с классификацией, принятой в России: особо малые, малые, средние, большие и особо большие автобусы и соответственно – малотоннажные, среднетоннажные, большегрузные грузовые автотранспортные средства.

комбинации легкового автомобиля с прицепом суммарной длиной более 10 метров, ими разрешено было управлять, имея обычную категорию В, в то время как совершенно очевидно, что для безопасного вождения такого «автопоезда» нужны специальные навыки.

Еврокомиссия предложила ввести предельное значение «чистой массы» вместо соотношения масс автомобиль/прицеп и привязать ее к свойствам тормозной системы (основной в обеспечении активной безопасности). Новое предельное значение соотношения масс должно соответствовать техническим требованиям к тормозной системе прицепов, в настоящее время зафиксированной на уровне 750 кг.

Еврокомиссия установила вышеуказанной Директивой, что водитель, управляющий легковым автомобилем с прицепом, разрешенная масса которого превышает 750 кг, должен иметь водительское удостоверение новой категории ВЕ, так как (по соображениям безопасности) набора компетенций, соответствующих водительскому удостоверению категории В для управления данной комбинацией автомобиль+прицеп недостаточно. Соответственно для новой подкатегории ВЕ были разработаны: набор компетенций, способы их проверки и др.

2. Ужесточение принципа последовательного доступа к управлению мощными автотранспортными средствами

Категории для легких грузовых автотранспортных средств и автобусов – С1 и D1 до введения вышеуказанной Директивы действовали не во всех государствах-участниках ЕС. Очевидно, что эти категории дают четкое различие между тяжелыми автотранспортными средствами, которые обычно используются для коммерческих целей, и легкими – используемыми для любых перевозок. Необходимо было ввести четкое различие компетенций, требуемых для их «безопасного» управления.

Владельцы удостоверения С1 до введения Директивы могли управлять транспортным средством массой от 3500 до 7500 кг. Этому интервалу масс соответствуют два принципиально различных типа автотранспортных средств на рынке. На автотранспортных средствах массой менее 6000 кг не устанавливаются пневматические тормоза или подвеска и обычно они собираются на удлинённых шасси автомобилей категории В. На автотранспортных средствах массой более 6000 кг обычно устанавливаются пневматические тормоза/подвеска, тем самым они больше похожи на легкие грузовики, при этом они сильно отличаются от фургонов массой до 6000 кг.

Охват двух принципиально различающихся типов автотранспортных средств одной и той же водительской категорией (то есть одним и тем же набором компетенций и одной и той же процедурой их проверки) приводил к ряду отрицательных последствий для обеспечения БДД. Прежде всего – владелец водительского удостоверения «обобщенной» категории обучался и сдавал экзамены на легком грузовом автотранспортном средстве, но при этом автоматически (в силу единства категории) получал право управлять и тяжелыми грузовыми автотранспортными средствами, что на самом деле требует существенно других знаний, водительских навыков и других дополнительных компетенций. Во-вторых, автотранспортные средства массой от 6000 до 7500 кг производятся на базе грузовиков массой 12000 кг, значит их легко «перегрузить».

3. Что касается пассажирских ТС, то ранее определения категорий автобусов опирались на признак – количество сидений. Это приводило к тому, что, например,

автобусы с небольшим количеством сидений, но с площадками для «стоячих» пассажиров могли управляться водителями, имеющими категорию В или D1, в то время как по соображениям безопасности у них должна быть категория D (и соответственно доказанное владение компетенциями по категории D).

Кроме того, в НПА ЕС реализованы результаты системного исследования факторов, характеризующих современные условия дорожного движения, доказавшие, что требуются:

- введение тестов и экзаменов по категории АМ (мопеды)
- создание градуировано усложняющихся различных систем тестов и экзаменов для мотоциклистов (уязвимых участников дорожного движения часто попадающих в ДТП) – управляющих ТС категориями А1 (легкий), А2 (средний) и А (мощный) мотоциклы.

#### 4. Введение водительских удостоверений на право управления мопедами.

Ранее для управления мопедами в ЕС не было нужно никакого водительского удостоверения. Однако показатели аварийности с участием этих транспортных средств показывали очень высокий риск аварий, в которые попадают в основном молодые люди. К тому же сейчас в ряде стран ЕС мопедами разрешено управлять подросткам, начиная с 14 лет. Поэтому Еврокомиссия предложила ввести общее по ЕС водительское удостоверение категории АМ, выдаваемое после успешной сдачи экзамена по теории. Цель этого нововведения – улучшить контроль допуска данной группы «уязвимых» водителей к участию в дорожном движении и дать им большее представление о требованиях к участникам движения. Введение единого по ЕС водительского удостоверения позволило легче регулировать ситуации, возникающие с водителями мопедов при передвижении в границах ЕС или при аренде мопеда в другом государстве-участнике ЕС.

В целом по ЕС (наднациональное законодательство) вышеуказанной Директивой рекомендовано установить минимальный возраст для получения удостоверения в 16 лет, но Еврокомиссия оставила за государствами-членами право устанавливать для водителей 14-летнюю планку минимального возраста, однако с таким удостоверением водитель мопеда может ездить только (до достижения 16 лет) по территории того государства, в котором он получил это удостоверение.

#### 5. Учет соотношения мощности и веса легких мотоциклов (водительское удостоверение категории А1).

К легким мотоциклам в ЕС относят мотоциклы с объемом двигателя до 125 см<sup>3</sup> и мощностью до 11 кВт с соотношением мощность/вес не более 0,1 кВт/кг. До введения этой подкатегории не проверялось соотношение мощности и веса мотоцикла. Поэтому на практике часто возникали ситуации такого соотношения этих параметров, при которых мотоцикл может резко ускоряться и достигать верхней планки скоростей, что считается причиной многих ДТП. Поэтому Еврокомиссия вышеуказанной Директивой узаконила такую систему (включая требования к компетенциям кандидатов в водители и их проверку), следуя которой кандидат в водители, доказавший на итоговом экзамене обладание компетенциями по безопасному управлению ТС категории А1 именно к их управлению и допускается. Наборы компетенций, обладание которыми требуется по категории А2, а тем более по мощным («опасным»/сложным в управлении) мотоциклам категории А установлены специально более сложными, чем по категории А1.

6. Ужесточение принципа постепенного доступа к управлению мощными мотоциклами.

По действующему ранее в ЕС законодательству большинство молодых водителей без практического опыта могли получить водительское удостоверение сразу на управление мощными мотоциклами. Статистика ДТП показывала, что риски новичков в управлении мощными мотоциклами значительно больше для возрастной группы до 24 лет. По действующим ранее процедурам допуска к управлению, включая итоговые экзамены, нельзя было достоверно проверить наличие опыта у кандидата в водители. В интересах упрочения безопасности дорожного движения Еврокомиссия предложила ввести новые: категорию мотоциклов – А (мощные мотоциклы), новый минимальный возраст водителя, новые критерии доступа к управлению (содержание промежуточных тестов и итогового экзамена).

По категории А Еврокомиссия предложила:

- либо постепенный доступ к управлению – вначале нужно получить 3-х годичный опыт управления мотоциклом категории А2. Кроме того кандидат в водители должен успешно пройти специальный практический тест. Если оба эти условия выполнены и возраст кандидата не менее 21 года, то будет выдано водительское удостоверение категории А. Практический тест заключается в проверке вождения в реальных дорожных условиях, без специальной проверки способности маневрировать. Основное внимание при проверке уделяется вождению вне черты города, а также на высокоскоростных магистралях.
- либо непосредственный доступ к управлению, но по достижению 24 лет.

Все эти изменения были реализованы, в том числе на основе результатов анализа, позволившего выявить следующие недостатки ранее действовавшего законодательства по доступу к управлению мотоциклами.

Например, чтобы получить право управлять мотоциклом с соотношением мощность/вес более 0,16 квт/кг или мощностью более 25 квт кандидат в водители должен был либо иметь 2-х летний опыт езды на более легких мотоциклах или быть старше 21 года. В категории А при этом различали две подкатегории – ограниченную и неограниченную. Ограниченная категория А соответствовала большинству выпускаемых мотоциклов. Чаще всего производители выпускают мотоциклы с объемом двигателя от 300 до 1000 см<sup>3</sup>, которые затем искусственно подгоняли под категорию А-ограниченная. Такая «доводка» приводила к тому, что на самом деле характеристики выпущенного мотоцикла не соответствовали ограниченной мощности в строгом смысле этого слова. Кроме того, владельцы мотоциклов часто совершенствовали/тюнинговали их, нарушая соответствие требованиям категории А-ограниченная.

Более того, на практике водители легко избегали требование – два года практического опыта вождения – попросту выжидая эти два года после получения удостоверения категории А-ограниченная. Например, можно было сдать экзамен в возрасте 18 лет, получить удостоверение, не водить мотоцикл вообще в течение 2-х лет, а по достижении 21 года начать водить сразу мощный мотоцикл.

С введением продуманных и научно обоснованных подкатегорий А1, А2 и А (и соответственно градуированной системы допуска через более сложные экзамены для «старших» категорий эти недостатки, влияющие на состояние БДД, были искоренены.



### **5.2 Автоматизация управления ТС (системы помощи водителям ADAS).**

Это уже сложившаяся тенденция в ЕС, инициированная производителями транспортных средств и пролоббированная их влиятельными ассоциациями. Соответственно госрегуляторы ОБДД вынуждены вводить в НПА (в частности, в части допуска к управлению ТС и в части подготовки персонала транспортных операторов) положения связанные с использованием систем помощи водителям в кабине (как система пассивной безопасности, так и активной (ABS, ESP), системы предупреждения водителей (LDW, FCW), системы адаптивного управления (ACC) и др.

### **5.3 Автотранспортные средства без водителя (автономные и беспилотные транспортные средства).**

Пока это не стало общеевропейской тенденцией. Это новая тенденция, набирающая темпы роста, но пока она находится в стадии исследовательских проектов и пробных пилотных реализаций в ряде стран. Темпы роста тенденции очень высокие, также как и тенденция выше – она инициирована производителями транспортных средств и пролоббирована их влиятельными ассоциациями.

У законодателей эта тенденция вызывает больше вопросов, чем одобрения. В том числе и потому, что реализация этой тенденции потребует изменения подавляющего большинства НПА, лежащих в основе обеспечения БДД. И прежде всего – Венской конвенции о дорожном движении, подписанной и реализуемой под эгидой ЕЭК ООН (все страны-участницы ЕС являются членами ЕЭК ООН, равно как и Россия). В частности, законодатели и госрегуляторы ОБДД отмечают, что эта тенденция ведет к парадоксу между законодательством и технологиями управления ТС без водителя, более того, пока все еще научно не доказано положительное влияние полной автоматизации управления ТС (исключение водителя из процесса) на обеспечение БДД.

Законодатели напоминают, что в свое время - когда потребность в мобильности стала массовым социальным феноменом, вскоре были разработаны и установлены ПДД и другие НПА, соответствующие новым условиям ДД. Законодатели и госрегуляторы считают что, уже сейчас в первую очередь надо максимизировать использование имеющихся автомобильных технологий для того, чтобы добиваться соблюдения автомобилестроителями баланса: внесли изменения – обеспечьте поддержку возможностей водителей использовать эти изменения на благо БДД.

Все сходятся на том, что, несомненно, со временем (когда именно - это все еще обсуждается) мы получим полностью автоматизированные системы вождения, которые, независимо от опасной ситуации на дороге или нет, исключают активные действия водителя – и автомобиль будет сам автономно выполнять поставленную задачу поездки. Но, в этом случае и вся дорожная инфраструктура должна быть изменена, поскольку такой автономный автомобиль должен уметь считывать дорожные знаки, разметку, понимать состояние проезжей части (отдельная и очень непростая техническая задача), то есть понимать любую дорожно-транспортную ситуацию. Программное обеспечение такого автомобиля должно предусматривать любые сценарии ситуаций на дорогах, даже крайне редкие и невероятные.

Необходимо сначала провести детальный анализ происходящих процессов и внести изменения в Венскую Конвенцию например, придется внести поправки в Статью 8 «Водители» (пункт 1. «Каждое транспортное средство или состав транспортных средств,

которые находятся в движении, должны иметь водителя». ..... пункт 5. «Водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством»).

До сих пор возможные новые формулировки статьи 8 не согласованы. Более того, многочисленная часть экспертов считает, что разделение функций/задач между человеком и машиной это не только и не столько технический вопрос. В психиатрии доказано, что цепочка: рассуждения – эмоции – адаптивная реакция – это все присуще только мозгу человека.

Кроме того, эта тенденция требует новых решений и в сфере разделения ответственности за БДД. Риски будут снижаться, а скорость реакции улучшаться при использовании систем помощи водителю (вплоть до полной автоматизации управления ТС), а роль водителя будет уменьшаться – все это со временем. Но, до этого времени - не приведет ли использование этих систем, к тому, что водители будут слишком на них полагаться, станут невнимательными, полностью передоверят им управление автомобилем, станут сами решать только простейшие водительские задачи на дороге. И главное - на ком будет ответственность за ОБДД, которая сейчас возложена на водителей, если эти системы примут на себя все (и водителя вообще не будет в ТС)? Этот вопрос разделения ответственности нужно разрешить и принятое решение внести в нормативные документы.

Терминологические определения для разделения функций водителя и систем помощи – это только самое начало трудной задачи. Главный вызов на сегодня заключается в том, что будет происходить после внесения этих новых формулировок в Конвенцию, которые по новому определяют границы роли водителя. Как только такие изменения будут внесены, придется соответственно всем странам – участницам внести изменения в ПДД, подготовку и допуск водителей, и, последнее по упоминанию, а не по значению – в проверку пригодности транспорта к эксплуатации.

Таким образом, данная тенденция не является признанной в настоящее время и находится в стадии дискуссии.

#### **Тенденция №6.** Реализация системы штрафных баллов.

6.1. Общая концепция реализации этой системы базируется на том, что водительское удостоверение – это кредит доверия, выданный государством человеку на то, что он будет вести себя безопасно, не будет угрожать социуму. В НПА в ЕС заложено, что водительское удостоверение – это не реализация права на свободное передвижение. Считается в ЕС, что тот, у кого изъято водительское удостоверение или приостановлено его действие – не потерял право на свободу мобильности (пешком, на поезде, самолете или велосипеде и т.п.), но потерял кредит доверия, выданный государством.

6.2. Эта составляющая тенденции №6 подробно раскрыта в разделе 3.5 данного отчета. Здесь изложим кратко только ее суть.

Научно обоснованная иерархия видов ответственности (по убыванию приоритетов), предусмотренных в ЕС (на наднациональном уровне) для предотвращения нарушений Правил, выглядит следующим образом:

- система штрафных баллов и соответствующие превентивные меры в виде приостановления действия лицензий, допусков, сертификатов и т.п., действие

которых можно возобновить только после дополнительного обучения и проверки компетенций нарушителей

- система финансовых мер воздействия через страховую систему
- система административных и финансовых мер принуждения к исполнению Правил.

В любой стране мира заставить водителя понимать свою непрерывную ответственность за БДД никому и никогда еще не удавалось только административными мерами принуждения к исполнению ПДД – что составляет суть третьей системы воздействия на водителей, начавшей действовать в любой из стран ЕС практически с появлением первого автомобиля на дорогах.

Вторая из систем, направленных на стимулирование «безопасного поведения» водителей возникла относительно давно – это система взаимоотношений водителя (и/или владельца транспортного средства) и страховщика. Эта система воздействует на поведение водителя опосредованно, через повышение/понижение страхового тарифа (бонус-малус). Опосредованное влияние страховой системы на ОБДД обусловлено тем, что ее суть в отношении дорожного движения сводится к сделке: страховщик, принимая во внимание «историю» нарушений и ДТП водителя, заинтересован в том, чтобы повышать до тех пор стоимость своих услуг пока она не станет предельной (неприемлемой) для водителя, что вынуждает водителя изменить свое поведение за рулем. Таким образом, клиент страховщика вынужден адаптировать свой стиль управления ТС, для того, чтобы сдерживать рост стоимости страхового полиса.

Первая система – штрафных баллов и дополнительного обучения водителей-нарушителей возникла в подавляющем большинстве стран (за исключением Германии, Великобритании и Франции) недавно (с 2000-х годов) как «помощь» страховой системе (в контексте ее опосредованной направленности на обеспечение БДД) и к системе административных наказаний (в контексте ее непосредственной направленности на обеспечение БДД). В Германии, Великобритании и Франции эта система действует относительно давно и доказала свою эффективность. Первая система также не опосредованно, а напрямую воздействует на изменение поведения водителей на дорогах. Эта система действует не вместо, а вместе с давно сложившейся системой административных наказаний и штрафов и страховой системой.

Таким образом в ЕС реализована тенденция триединой системы мероприятий по усилению ответственности, направленной на обеспечение БДД.

6.3. В последнее время наметилась тенденция введения уголовной ответственности за нарушения ПДД, которые приводят к наиболее тяжким и/или частым типам ДТП. Тенденция основана на том, что эта мера доказала свою эффективность, например, в Великобритании почти все нарушения ПДД относятся к уголовно наказуемым деяниям (напомним, что Великобритания десятилетиями входит в тройку мировых лидеров по ОБДД).

6.4. Также новой, только наметившейся является тенденция назначения суммы штрафов в зависимости от состоятельности нарушителя (например, в Швеции (устойчиво входящей в тройку мировых лидеров ОБДД), эта тенденция была реализована еще в 90-х годах прошлого века. Возможно, это один из механизмов обеспечения БДД, особенно в

российских условиях злого и сознательного нарушения ПДД так называемыми «мажорами».

**Тенденция №7.** Снижение скоростей движения на застроенных территориях.

Эта тенденция не является пока повсеместной в ЕС, но все больше стран-участников ЕС к ней присоединяется, поскольку она реализована и показала эффективность в лучших странах с точки зрения минимальных уровней рисков ДТП (например в Швеции, Великобритании, Нидерландах).

Тенденция заключается во введении физических ограничений, принуждающих к снижению скоростей движения на застроенных территориях. Здесь действует прямой механизм – с увеличением скорости возникает больше риск (корреляция прямо пропорциональная) того, что это может привести к большей опасности, к ДТП.

Таковыми физическими ограничениями для снижения скоростей в указанных странах являются, например: искусственное сужение дорог (часто это выглядит как сужение части дорожного полотна улицы по одной стороне, затем плавно переходящее в подобное сужение по другой стороне улицы и т.д.); замена сквозных перекрестков на перекрестки с круговым движением; введение цветной разметки вместо белой (особенно в странах Скандинавии с устойчиво долгим снежным покровом) и введение разметки по краю обочины (обычно разметка справа – по краю обочины помогает водителю вести навигацию – «держат» ТС по ней, а если нет разметки обочины, то ТС ориентируются по разделительной полосе и соответственно ТС «прижимаются» к ней, что повышает риск столкновения встречных ТС).

Как мера для снижения травматизма в связи с превышением скоростей в этих же странах заменяют жесткие (травмоопасные) разделители на мягкие/гибкие.

**Тенденция №8.** Разделение водителей на «профессионалов» и «непрофессионалов».

8.1. Обусловленные обеспечением БДД причины разделения (а по сути – введения нового института профессиональных водителей).

Систематизация и последующий анализ ситуации в сфере БДД показал, что имел место существенный разрыв между современными требованиями работодателей к водителям и системой подготовки водителей. Имелось рассогласование между потребностями рынка труда и уровнем профессиональной подготовки водителей, получаемой в ЕС либо в образовательных учреждениях либо самоподготовкой.

Это вынуждало работодателей либо слишком долго ждать адаптации водителя, не получая ожидаемого трудового эффекта, либо вкладывать дополнительные средства в доучивание на месте. Ситуацию усугублял дефицит водителей на автотранспорте (он по прежнему имеет место быть в ЕС, также как и в России).

Кроме того, исследованиями было доказано, что профессиональная деятельность водителя (работа за плату или вознаграждение) требует специальных знаний, умений и навыков (например, работа с грузоотправителем и грузополучателем, функции по обслуживанию пассажиров, работа с документами – путевым листом, транспортной накладной и др.), которые не требуются водителю, выполняющему перевозки на транспортном средстве для собственных нужд, для непрофессиональных/некоммерческих

целей (перевозок без оплаты или вознаграждения), то есть для «непрофессиональной» водительской деятельности.

Отсутствие требуемого четкого структурирования не способствовало обеспечению БДД. А именно: профессиональная транспортировка чаще всего осуществляется большими и особо большими транспортными средствами (автобусами и автопоездами); во многих случаях при профессиональной транспортировке важное значение имеет время перевозки; часто требуется доставить людей или груз в определенное время и т.п. «стрессовые факторы». Сочетание ограниченного времени, в которое водитель должен выполнить перевозку и сложности управления большегрузным, сочлененным или крупногабаритным транспортным средством приводит к тому, что профессиональная транспортировка на дороге представляет особый риск.

Для профессиональных и непрофессиональных водителей характерны принципиально разные функции, уровень ответственности, разная сфера действий/деятельности, разные последствия ошибок.

Все эти результаты исследований легли в основу принятия решения о разделении водителей в НПА в ЕС. Определения, принятые в ЕС, кто является профессиональным, а кто – непрофессиональным раскрыты подробно выше на этой странице. Критерием разделения является наличие/отсутствие найма, платы или вознаграждения за труд.

До введения в действие Директивы ЕС 2003/59<sup>13</sup>, утвердившей необходимость Сертификата профессиональной компетентности водителей (СПК) для профессиональных водителей, в странах ЕС фактически не проводилось разделение на водителей профессионалов и непрофессионалов. То есть все водители, получив обычное водительское удостоверение, могли выполнять перевозки как по найму или за вознаграждение, так и для собственных нужд.

Единственным исключением в ЕС были только Франция и Нидерланды, в которых действовала обязательная начальная система подготовки водителей профессионалов, отличающаяся по содержанию программ подготовки, длительности и системе допуска от подготовки водителей непрофессионалов.

## 8.2. Реализация тенденции.

Начиная с 10 сентября 2008 года данный Сертификат для всех профессиональных водителей городских автобусов, миниавтобусов, пригородных и междугородних автобусов, а с 10 сентября 2009 года - грузовых транспортных средств стал обязательным. Это означает, что наличие обычного водительского удостоверения на управление указанными транспортными средствами теперь не является достаточным основанием для приема на работу по найму или за вознаграждение (только водители эксплуатируемых за плату или вознаграждение транспортных средств, указанных в подразделе Директивы «Исключения из юрисдикции СПК», могут работать в качестве профессиональных водителей исключительно на основании водительского удостоверения, СПК им не требуется).

Фактически период от введения Директивы в действие (10 сентября 2003 года) и до 2008 года являлся адаптационным для стран-участников ЕС, что важно, поскольку на национальном уровне пришлось поменять много НПА.

---

<sup>13</sup> Последующие изменения и дополнения Директивы, принятые в ЕС, не изменили суть излагаемой тенденции.

### 8.3. Подтверждения СПК.

Подтверждением «профессиональности» водителя является либо штамп в водительском удостоверении, либо признаваемая на взаимной основе странами-участниками ЕС карточка СПК (на уровне ЕС установлен примерный формат Квалификационной карточки и разрешено на национальном уровне вводить дополнения). Квалификационная карточка водителя, наряду с водительским удостоверением, должна быть все время у водителя автобуса или грузового транспортного средства при выполнении им перевозок за плату или вознаграждение. В противном случае водитель будет оштрафован. Предусмотрены также штрафы для транспортных операторов, которые наймут водителя для выполнения работы за плату или вознаграждение без действующей Квалификационной карточки водителя. Квалификационная карточка водителя выдается сроком на 5 лет.

### 8.4. Уровни квалификации водителей<sup>14</sup>.

Все водители в ЕС по умолчанию имеют уровень квалификации выше первого (который присваивается, например, на транспорте кладовщикам логистических компаний). Второй квалификационный уровень требуется от водителей, занятых на: развозке, доставке, распределении грузов на небольших расстояниях (водителей легких грузовиков и автобусов малой вместимости) и минимальный набор компетенций содержит 9 компонентов.

Третий квалификационный уровень требуется от всех профессиональных водителей транспортных средств любых категорий (занимающихся перевозками за плату или вознаграждение) и минимальный набор компетенций содержит 9 дополнительных к компетенциям предыдущей квалификации.

### 8.5. Повышение квалификации.

Одной из целей введения СПК является не только улучшение компетенций (прежде всего - знаний и навыков) водителей в начале профессиональной деятельности, но также – обеспечение поддержания высокого уровня компетенций (и более того – их развития) на протяжении всей “профессиональной жизни” водителей. Именно для этого и предусмотрен блок Повышенной профессиональной квалификации, согласно которому все владельцы СПК должны проходить каждые 5 лет курс повышения квалификации для присвоения Повышенной профессиональной квалификации СПК в объеме 35 часов. Требования к программе этого курса, предусмотренные Директивой, включают три основных группы тем/предметов. Следуя Директиве, требования к программе подготовки по курсу являются рамочными, то есть носят примерный характер и не предусматривают никаких обязательных аспектов, эти вопросы отданы целиком на уровень национального законодательства.

## **Тенденция №9. Ужесточение допуска к управлению ТС.**

---

<sup>14</sup> прямое сопоставление нумерации квалификационных уровней водителей в России и, например, в ЕС не является корректным, поскольку различные системы организации труда, оплаты труда, социальных гарантий, страхования и др. существенно влияют на структурирование уровней квалификации работников. В связи с этим данный раздел может быть интересен (и возможно, полезен) российским органам госрегулирования с точки зрения содержания требований к уровню квалификации водителей, содержания выполняемых ими функциональных обязанностей

9.1. Следуя системному подходу к ОБДД, показатели БДД являются выходом из подсистемы допуска водителей к участию в дорожном движении, значит – по всем законам системного анализа, именно в подсистеме допуска водителей (а не в подсистеме подготовки водителей) и следует искать причинно-следственные связи с ОБДД.

Допуск к управлению ТС является определяющим для обеспечения БДД, в сравнении с подготовкой, поэтому страны-участники ЕС переходят к тенденции жесткого регулирования допуска и постепенно дерегулирования подготовки водителей.

Дерегулирование не означает полный отказ от вмешательства госрегуляторов, но за ними остается только утверждение компетенций, требуемых по окончании подготовки (то есть опять реализован доказанный принцип из Теории оптимального управления) и процедур их проверки. Сама подготовка относится к искусству педагогики, тюнинга программ под особенности обучающихся и т.п., поэтому госрегуляторы все чаще реализуют тенденцию дерегулирования этой сферы.

В Великобритании (один из мировых лидеров по ОБДД) этот принцип реализован абсолютно – разрешена самоподготовка, но экзамен, установленный госрегулятором в сфере ОБДД состоит из 6-ти этапов (сравним с 2-мя в России), экзамен очень дорогой даже на уровне среднедушевых доходов страны, любая несданная часть экзамена (даже предпоследняя) означает обязательность пересдачи с самого первого этапа, сроки пересдач небольшие и также предписаны регулятором.

9.2. Группы обучившихся не водят на экзамен (как это принято в России), каждый желающий получить допуск к управлению ТС записывается сам на экзамены. В ЕС считается, что это одна из действенных антикоррупционных мер.

### 9.3. Введение дополнительной части в экзамены

Эта тенденция охватывает большинство стран ЕС, но пока в полной мере реализована в «старых» членах ЕС. Как правило, изменения включают:

- градуированный – поэтапный допуск к полному водительскому удостоверению (напомним, что в России выдаются сразу полные водительские удостоверения). Соответственно этому имеют место поэтапные: увеличение разрешенного времени вождения в темное время суток, увеличение разрешенного времени вождения с ровесниками в салоне ТС) и т.п.
- увеличение времени действия промежуточных водительских удостоверений с ограничениями (соответственно – поэтапное увеличение времени вождения в сопровождении находящегося в салоне ТС опытного водителя/наставника/родителя и т.п., имеющего полное водительское удостоверение)
- введение дополнительного этапа и в подготовку и в допуск (экзамен) – соответственно обучение и проверка компетенций по «осознанию опасностей».

В дополнение к общепринятой в ЕС (также и в России) двухэтапной системе допуска – теоретического этапа и практического этапа экзамена) на национальном уровне разрешено предъявлять дополнительные и, соответственно, более жесткие требования. Например, в Великобритании теоретический экзамен состоит из двух частей, выполняемых в строгой последовательности: вначале компьютерное тестирование по теории (как и в России), и только в случае успешной сдачи – вторая обязательная часть – тест на умение оценивать и предвидеть опасности. Таким образом к компетенции №10 – «распознавание потенциальных проблем и адекватное реагирование на них» в

Великобритании предъявляются дополнительные требования по сравнению с общеевропейскими (о компетенциях – см ниже в описании этой стратегии).

На сегодня уже разработаны и действуют несколько поколений таких тестов – от обычных картинок на бумажном носителе до видеофильмов к 3D и интерактивной анимации.

9.4. В ЕС было последовательно принято 11 директив в сфере допуска к управлению ТС (в которые по мере исследований – см тенденцию №1 периодически вносятся изменения и дополнения). Анализ этих документов ЕС показал неуклонное и последовательное ужесточение требований допуска к управлению транспортными средствами и допуска к профессиональной деятельности. И если в первых документах акцент был на технической стороне вопроса – содержание экзамена по теории и практике, требования к экзаменационному транспортному средству и проявляемым водителем знаниям, навыкам и умениям, то, начиная с 2006 года неуклонно во всех нормативных правовых актах были введены критерии оценки проверки не только знаний и практических навыков, но и других компетенций. Причем приоритетом стала проверка не механических навыков управления ТС, а проверка/оценка таких компетенций как поведение кандидатов в водители, умение предвидеть опасности, обладание чувством риска, умение принимать быстрые решения и т.п. с акцентом на психологию управления.

Как известно, меры по совершенствованию технических знаний и приемов управления автомобилей, контраварийная подготовка (приемы выхода из создавшейся аварийной ситуации) не принесли существенного улучшения показателей безопасности дорожного движения. Более, чем 20 летняя практика подготовки водителей с акцентом на психологический аспект доказала эффективность нового подхода, о чем говорят показатели безопасности дорожного движения в европейских странах.

9.5. Рассматриваемыми документами законодательно предписано, что национальные органы государственного регулирования транспортной деятельности, выдавая водительские удостоверения и Сертификаты профессиональной компетентности тем самым гарантируют, что водители имеют компетенции (знания, навыки, умения, адекватное поведение), необходимые для управления транспортными средствами.

Допуск практически равен проверке компетенций (но не двух-трех принятых в России), а 12-ти (как минимум – установлены Директивой на наднациональном уровне, их число можно только увеличить на национальном уровне): знать, понимать, осознавать последствия своих действий, уметь, иметь навыки, наблюдать, оценивать, быстро воспринимать и перерабатывать информацию, сосредоточиться на ключевых моментах, иметь безопасное поведение, распознавать потенциальные проблемы и адекватно реагировать на них, иметь быструю и конструктивную реакцию (отклик, обратную связь), быть способным принимать самостоятельные решения.

9.6. Изменение иерархии приоритетов содержания тестов и экзаменов. Следуя рекомендациям науки и проработкам на практике, приоритеты переведены от проверки знаний, умений и навыков к проверке поведения (следуя матрице - новинке)<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Матрица связи целей-задач подготовки водителей и оценки соответствующих компетенций, Рекомендована в ЕС для объяснения кандидатам в водители пределов возможности безопасного управления ТС (меняющихся в зависимости от уровня/объема пройденного обучения, способности к вождению,



При допуске проверяются не ошибки (есть/нет), а компетенции (и их не 3 – знания, умения и навыки, а 12 – см выше). Более того, при принятии решения о допуске проверяется и оценивается безопасно ли экзаменуемый продемонстрировал эти компетенции.

9.7. Практический этап экзамена состоит не из двух (как в России), а трех обязательных частей («подготовка и техническая проверка транспортного средства с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения», «специальные маневры, выполнение которых проверяется с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения», «оценка навыков и поведения водителя в ходе дорожного движения»).

9.8. Практический этап экзамена не проводится на площадке (тем более – автодроме). Хотя национальное законодательство имеет возможность варьировать этот аспект допуска, но тенденция имеет место – все больше стран-участников ЕС переходят на эффективную (принятую в странах-мировых лидерах по ОБДД) систему – экзамен в реальном дорожном (начиная с езды по застроенной территории, затем по дорогам малой интенсивности и до автомагистралей включительно). В ряде стран – этот набор дополняется проведением части экзамена в темное время суток, на скользких дорогах, а также в местах концентрации ДТП (Германия, Швеция, Нидерланды, Великобритания).

Там, где это практически возможно, часть экзамена по оценке поведения во время дорожного движения должна проводиться на дорогах вне населенной зоны, на автомагистралях (или аналогичных дорогах), а также на всех типах городских улиц (проездах в жилых зонах, зонах с ограничением скорости движения 30 и 50 км/час, на городских магистралях), что должно отражать различные типы трудностей, с которыми встречаются водители на практике.

9.9 На наднациональном уровне предписаны Правила аттестации (оценки результатов проверки компетенции. Минимальный набор наднационального уровня составлен 3-мя группами Правил, которые делятся на 9 типичных Правил. Разрешено на национальном уровне их дополнять, то есть только ужесточать.

9.10. Продолжительность экзамена по допуску к управлению ТС

На наднациональном уровне предписано, что продолжительность практического экзамена и пройденное расстояние должны быть достаточными для того, чтобы оценить навыки и поведение в соответствии с Директивой. Однако, ни при каких обстоятельствах время, потраченное на проверку навыков и поведения в движении, не должно быть меньше 25 минут по категориям А, А1, В, В1 и В+Е и меньше 45 минут по всем остальным категориям. В это время не включается время на подход кандидата к водителю непосредственно к ТС, подготовку ТС, техническую проверку ТС с точки зрения обеспечения БДД, специальные маневры и объявление результатов проверки навыков и поведения.

9.11. Количество попыток сдачи теоретического и практического экзаменов формально не ограничено, однако сумма, оплачиваемая кандидатом за проведение

---

условий вождения, влияющих на выбор решений, на стиль поведения на дороге). Эти взаимосвязи изложены иерархическим образом в матрице от более высокого уровня к более низкому. Каждый из более высоких уровней компонентов матрицы оказывает влияние на все уровни под ним.

экзаменов, достаточно высока. В большинстве случаев это стимулирует кандидатов к тому, чтобы в экзаменационное подразделение они обращались только после достижения достаточного уровня знаний, умений и навыков.

9.12. При приеме практического экзамена маршрут движения доводится до кандидата непосредственно перед началом экзамена, а в процессе движения экзаменатор не вправе давать кандидату какие-либо указания. Поэтому на практическом экзамене помимо компетенций управления транспортным средством проверяется умение кандидата ориентироваться в объектах дорожной инфраструктуры и следовать по заданному маршруту.

9.13. В передовых, инновационных экзаменационных центрах (агентствах) создаются специальные отделения разрабатывающее порядок и осуществляющее прием экзаменов у людей с ограниченными возможностями, мигрантов, а также у лиц с неустойчивой психикой (как правило, таковыми считают кандидатов в водители, не сдавших экзамены 4 и более раз). Примером такого агентства может служить голландский экзаменационный центр (в нем работают около 1200 человек, из них около 600 – в подразделении, осуществляющем прием экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, именно в этом подразделении имеется указанное специальное отделение).

**Тенденция №10.** Допуск к профессии, связанной с обеспечением безопасности.

Эта тенденция является общей по допуску к любой профессии, связанной с ОБДД и безопасностью перевозок пассажиров и грузов (профессия транспортного оператора, профессия логиста, профессия водителя, экзаменатора по допуску к управлению ТС, инструктора по вождению и др.). Концепция допуска основана на обязательной разработке профессионального стандарта по профессии. В стандарте предусмотрены, как минимум, шесть основных компонентов:

1. требования к уровню квалификации
2. требования к компетенциям
3. требования к состоянию здоровья
4. возрастные ограничения и условия допуска к профессии
5. формат и сроки действия допуска к профессии
6. содержание и требования к периодическому повышению квалификации (или поддержанию уровня квалификации).

## **7 Предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок Российской Федерации, включая рекомендации по конкретным способам реализации этих предложений с учетом их этапности**

Содержание настоящей работы можно условно разделить на две части – анализ Российского законодательного и нормативного регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения, и анализ правовых и нормативных актов семи предварительно отобранных развитых европейских стран, сопровождаемый анализом нормативной деятельности наднационального органа – Европейского Союза в той же рассматриваемой сфере.

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере обеспечения дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий. Непосредственно движение по дорогам страны регулируют Правила дорожного движения (далее - ПДД РФ), принятые Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, которые, не являясь Законом, представляют собой документ, затрагивающий интересы всех участников дорожного движения. Отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности, регулируются самостоятельным Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ.

В целях детализации Федеральный закон № 196-ФЗ потребовал дополнительной разработки и принятия большого количества законодательных, подзаконных и ведомственных актов, содержащих сложные термины и юридические конструкции. Следует признать, что данное обстоятельство осложняет работу в обсуждаемой области, поскольку отсутствует четкость и простота понимания установленных норм, а в сфере дорожного движения решение такой задачи особенно актуально. Нормативные правовые акты в области обеспечения БДД предназначены для понимания и пользования ими неограниченным количеством лиц, причем далеко не всегда имеющих юридическое образование [34].

К сожалению, при административно-бюрократической системе зачастую действуют не сами законы, а создаваемые в порядке их конкретизации постановления, приказы, инструкции и иные формы ведомственного нормотворчества, зачастую существенно «исправляющие» и корректирующие законы. Тем не менее, в существующих нормативных правовых актах в данной сфере все равно имеется немало противоречий и правовых пробелов, и это, подчеркнем, не столько вина отдельных ведомств, сколько недостаток координации их деятельности.

В нашей стране уже выдвигались предложения реформировать законодательство в области БДД, причем предлагались различные варианты: полностью переписать действующий Федеральный закон № 196-ФЗ с целью конкретизации его норм; принять

новый Закон о дорожном движении (идея экс-начальника ГАИ России, а впоследствии сенатора Владимира Федорова), значительно расширив его сферу действия; изменить статус ПДД РФ, приняв одноименный Закон, поскольку содержащиеся в них положения определяют права и обязанности участников дорожного движения и поэтому должны устанавливаться только федеральными законами. К сожалению, по разным причинам, ни одна из этих инициатив не получила продолжения.

С 2012 года обсуждается проект Закона «Об организации дорожного движения». В настоящее время на рассмотрении в Государственной Думе находится внесенный Минтрансом России в апреле 2016 года [законопроект №1047264-6](#) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Как справедливо указывается в пояснительной записке к законопроекту, проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем. Имеющиеся нормативные правовые акты в области обеспечения БДД не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учетом современных проблем. На законодательном уровне не раскрываются цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, не определены требования к этой деятельности с позиции обеспечения ее эффективности. Поэтому предлагается провести систематизацию и унификацию вопросов организации дорожного движения на уровне федерального закона.

Законопроект был принят в первом чтении в декабре 2016 года, к данному времени получил как положительные, так и отрицательные отзывы, поэтому его принятие во втором чтении затянулось. В настоящий момент рекомендации в области развития законодательного регулирования области БДД связаны с ускорением принятия нового Закона, ожидаемой корректировкой имеющихся и разработкой новых подзаконных актов, что приведет к совершенствованию системы государственного управления организацией дорожного движения на федеральном и региональном уровнях, будет способствовать устойчивому функционированию единой транспортной системы страны.

Следует отметить, что наиболее значимые, приоритетные направления работы в области БДД были в свое время обозначены Президентом России (Ярославль, 14 марта 2016г., заседание президиума Государственного совета). Поэтому в 2016 году и, частично, в 2017 году, значительная часть нормотворческой деятельности федеральных органов государственной власти в области обеспечения БДД была обусловлена выполнением ранее утвержденного [Плана мероприятий 2015г.](#), направленных на снижение смертности населения от ДТП, и Перечня поручений 2016г. Президента Российской Федерации (подробнее о результатах нормотворчества см. п. 2.1 настоящего отчета).

В частности, активно развивалась правовая база по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов, это было связано, в основном, с приведением документов в соответствие с изменениями в ст. 20 Федерального закона № 196-ФЗ. Эти правовые акты рассмотрены в п. 2.1 настоящего отчета.

Вопросам комплексного развития пассажирских перевозок было посвящено недавнее специальное [заседание президиума Госсовета 22 сентября 2017 года в](#)

Ульяновске, где были отмечены существенные недостатки системы и намечены пути ее развития [21]. Здесь вновь прозвучали конкретные замечания и предложения В.В. Путина, причем можно ожидать (по состоянию на конец октября 2017 года), что они будут оформлены в виде поручений Правительству, которые создадут основу для дальнейшего совершенствования нормативного правового регулирования в области обеспечения БДД.

Результаты выполненного анализа, а также высказанные Президентом Российской Федерации предложения, позволяют заключить, что общий вектор изменений в нормативном правовом поле нашей страны начинает смещаться в сторону учета и использования достижений цифровой экономики.

Как и в зарубежных странах, перспективы развития автомобильного транспорта неразрывно связано с внедрением инновационных технологий, которые уже в ближайшем будущем способны серьезно изменить подходы к обеспечению БДД при перевозках пассажиров и грузов. Примером таких технологий служит автономный (беспилотный) автомобильный транспорт, для внедрения которого уже в ближайшее время потребуется сформировать абсолютно новую нормативную правовую базу.

Проведенный в условной второй части настоящей работы анализ подтверждает, что многие развитые страны ЕС давно отказались от наличия разрозненных актов, регулирующих вопросы обеспечения БДД и провели систематизацию своего законодательства. Примерами могут послужить практические достижения в каждой стране: полная кодификация правил поведения в дорожном движении, осуществленная в Дорожном Кодексе Франции; отработанная годами, в чем-то даже консервативная система Великобритании; скрупулезно продуманная до мелочей система Германии; сформированные под влиянием подхода Vision Zero правовые системы скандинавов и Нидерландов; сбалансированная испанская нормативная база, включившая в себя приоритеты безопасного поведения водителей.

Для получения таких же результатов в России необходимо организовать четкое разделение функций в области государственного управления дорожным движением, глубокое взаимодействие органов исполнительной власти, ответственных за обеспечение БДД, и общественности в лице общественных объединений, союзов предпринимателей, страховщиков, производителей транспортных средств и т.д. Это, разумеется, непросто сделать, но есть и другой подход.

По степени детализации и кругу затрагиваемых вопросов отечественная правовая база, конечно, отстает от лучших зарубежных образцов, однако есть возможность, не прибегая к ее глобальному пересмотру, принять к разработке доказавшие свою эффективность решения. Как показывает конкретный зарубежный опыт, эти точечные изменения могут значительно улучшить ситуацию в области БДД, причем за разумные сроки. Для этого необходимо сформулировать назревшую проблему и решить ее на научной основе: каждая проблема детально изучается и дифференцируется на составные части, для каждой такой части предусматривается комплекс мер. Разделение проблем на составные части позволяет подобрать наиболее эффективный комплекс мер, проводить детальный анализ и контроль результатов реализации мероприятий и при необходимости оперативно корректировать их.

Проверка актуальности основных направлений развития отечественной нормативной базы может быть дополнительно проведена путем осмысления общеевропейского опыта, аккумулированного в соответствующих Регламентах и Директивах. Как показал выполненный анализ, в ЕС четко прослеживаются три основные линии общих регулятивных положений: требования к перевозкам и перевозчикам, требования к тахографам (фактически – это требования к контролю режима труда и отдыха водителей), и требования к обучению и квалификации водителей. На примере последних и рассмотрим возможное решение одной из назревших проблем отечественной системы обеспечения БДД – плохая подготовка и правовой нигилизм наших водителей.

Анализ зарубежного опыта в сфере тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности позволяет оценить его как потенциально приемлемый для России. Исследования и практическое применение действующих зарубежных систем показали:

- устойчивую эффективность системы обучения в ряду других мер обеспечения БДД;
- уникальность/незаменимость для воздействия на поведение кандидатов в водители, являющееся в подавляющем большинстве случаев первопричиной нарушений и совершения ДТП (также, как и в России за рубежом около 80% ДТП происходят по вине водителей).

Принятие решений органов госрегулирования России об изменении систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности должно учитывать сложившийся опыт в России. В связи с этим важна постепенность принятия решений. Общая рекомендованная схема принятия решений по изменению систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности, по которой работали практически все страны, такова:

- разработка проекта измененного варианта каждой из систем;
- апробация посредством пилотного проекта, как минимум в трех регионах (отличающихся наибольшей частотой нарушений ПДД и наибольшей тяжестью последствий ДТП, имеющих различную плотность населения);
- широкое обсуждение итогов апробации, доработка
- создание НПА широкого внедрения («встраивание» организационных, процедурных и прочих аспектов систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности в сложившиеся системы лицензирования образовательных учреждений, допуска водителей к управлению транспортными средствами и др. системы, действующие в сфере обеспечения БДД);
- проведение информационно-разъяснительных акций;
- внедрение систем, мониторинг, внесение корректив.

Отказ от использования потенциала зарубежного опыта означал бы потерю реальных возможностей упрочить БДД в России, этот вывод основан на следующем:

- распространение передового опыта и выявление особенностей его реализации во всем мире признается как один из основных факторов успеха целей, стоящих перед странами в сфере обеспечения БДД;
- в основу разработки современных систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности и соответствующих программ за рубежом были положены многолетние научные исследования и апробация.

Сформированы следующие основные направления использования в России зарубежного опыта для постепенного реформирования российских систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности:

- жесткая привязка к требованиям по обеспечению БДД и требованиям работодателей;
- постепенность перехода к рекомендованным наукой направлениям изменения систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности;
- перераспределение приоритетов объемов тестирования по теории на тестирование и экзамены по практическому вождению, причем в разнообразных условиях, характерных для страны;
- модульная система тестирования и проведения экзаменов, особенно в отношении профессиональных водителей;
- введение системы подготовки, лицензирования и повышения квалификации экзаменаторов;
- постепенный отказ от контроля процесса подготовки кандидатов в водители, переключение контроля только на конечные результаты работы – выпуск водителей компетенции которых соответствуют требованиям;

Принимая во внимание успешный опыт зарубежных стран с высоким уровнем показателей обеспечения БДД, следует привлекать научные центры к выработке рекомендаций по развитию систем тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности.

Предварительный анализ показывает принципиальную пригодность основных компонентов вышеперечисленных систем зарубежных стран. Целесообразно критически осмыслить и оценить практическую реализуемость в России методов подготовки, лицензирования и повышения квалификации экзаменаторов, применяемых за рубежом. Вся система и концепция лучшего мирового опыта родились не в одночасье, многие страны годами ее отработывали, причем наука была сильно использована - по любому компоненту системы – минимум 2-3 проекта в течение 2-5 лет. В итоге осталось только то, что основано на науке, а не на волюнтаризме. Конечно, для внедрения необходима еще и определенная политическая воля.

Полная оценка целесообразности и практической применимости в России методик и методов тестирования и оценки компетенций кандидатов в водители и профессиональных водителей, экзаменационной деятельности, рекомендованных

зарубежными исследователями, может быть проведена путем реализации прикладного исследования (проекта) и пилотной апробации в ряде регионов. Целесообразно выбрать по одному региону из всех федеральных округов России для отражения региональных особенностей обеспечения БДД в полной мере.

Непосредственно примыкает к предложенному решению проблемы подготовки водителей создание системы штрафных баллов и дополнительного обучения водителей, нарушающих ПДД и виновных в ДТП.

Анализ зарубежного опыта организации и содержания таких систем позволяет однозначно оценить его как потенциально приемлемый для России. Данный вывод сделан на основании того, что и исследования, и практическое применение системы за рубежом показали ее устойчивую эффективность в ряду других мер по обеспечению БДД (оценки составляют от 5 до 20%, в Дании -27%, в Испании система названа самым эффективным мероприятием)

Принятие решений органов госрегулирования о системе дополнительного обучения должно учитывать прошлый опыт России по системе штрафных баллов («проколов» в талонах предупреждений). При этом следует иметь в виду, применяемая за рубежом и потенциально рекомендуемая для России система принципиально и основательно отличается от прежней балльной системы «проколов», поскольку последняя не сопровождалась выстроенной системой дополнительного обучения. Тем не менее, технический опыт организации и отслеживания баллов мог бы быть полезен.

В связи с этим важна постепенность принятия решений. Принятие решений и введение системы штрафных баллов и дополнительного обучения водителей-нарушителей не происходило мгновенно ни в одной из стран, причем, в том числе, в связи с недостатком средств на техническую реализацию системы – создание баз данных о нарушителях, сети обмена информацией на всей территории страны и т.п. Общая рекомендованная схема принятия решений, по которой работали практически все страны, такова:

1. разработка пробного варианта системы штрафных баллов и дополнительного обучения;
2. апробация посредством пилотного проекта, как минимум в трех регионах (отличающихся наибольшей частотой нарушений ПДД и наибольшей тяжестью последствий ДТП, имеющих различную плотность населения);
3. широкое обсуждение итогов апробации, доработка системы;
4. создание нормативной базы широкого внедрения («встраивание» организационных, процедурных и прочих аспектов системы в сложившиеся системы лицензирования образовательных учреждений, административных наказаний, допуска водителей к управлению ТС и др. систем, действующих в сфере обеспечения БДД);
5. проведение информационно-разъяснительных акций по системе;
6. внедрение системы, мониторинг, внесение корректив.

При принятии решения в России следует также осознавать следующее:



- действующая система административных мер принуждения к исполнению ПДД (первая из систем воздействия на водителей) ни в одной стране мира не показала свою эффективность в том, чтобы способствовать ОБДД и заставить водителя понимать свою непрерывную ответственность за БДД;
- созданная система страхования (вторая из систем воздействия на водителей) воздействует на поведение водителя опосредованно, через повышение/понижение страхового тарифа, а значит со значительным временным лагом запаздывания;
- первая по приоритетности система в обеспечении БДД - система штрафных баллов и дополнительного обучения водителей-нарушителей во всех странах создается как «помощь», дополнение к системе административных наказаний и страховой системе. Эта первая по приоритету система не опосредованно, а напрямую воздействует на изменение поведения водителей на дорогах.

Исследования однозначно доказали, что применение мер по восстановлению пригодности к управлению ТС усиливает и дополняет эффект административных мер и штрафов. Комплекс - система штрафных баллов и дополнительного обучения водителей-нарушителей действует не вместо, а вместе с давно сложившейся системой административных наказаний и штрафов и страховой системой.

Система дополнительного обучения нигде и никогда не вводилась отдельно, а всегда являлась дополнением к системе штрафных баллов, как ее неотъемлемая процедурная часть. Ведь цель системы штрафных баллов не в наказании водителей, а в исправлении ситуации, для чего и служит ее обязательная логичная часть – дополнительное обучение водителей - нарушителей.

Анализ практики применения таких мер показал, что в тех странах, в которых данные меры используются традиционно давно, они уже удачно вписались (путем внесения нескольких последовательных изменений и дополнений) в ранее действовавшие системы допуска к управлению ТС, административных наказаний, страхования. Выявлено, что комбинация систем наказаний за нарушения и систем индивидуальной поддержки/помощи восстановления права управления гораздо лучше воспринимаются обществом, чем только административные наказания.

Концептуальная суть дополнительного обучения основывалась на следующих трех доказанных положениях (большинство исследователей называет их буквально фактами):

- управление ТС связано с тем типом поведения человека, которому можно обучить (это не врожденное, а, следовательно, весьма изменяемое свойство человека), то есть на водителя – нарушителя всегда можно повлиять;
- штраф и/или приостановление действия водительского удостоверения не всегда являются достаточной мерой воздействия на нарушителя, практика показывает, что довольно редко эти меры могут повлиять на изменение поведения водителя;
- относительно водителей - нарушителей эффективным оказывается только комплекс мер, включающий как оценку их пригодности к управлению ТС, так и восстановления пригодности – первыми в ряду этих мер являются специальные дополнительные программы обучения водителей-нарушителей.

При принятии решения в России относительно разработки и реализации системы дополнительного обучения водителей-нарушителей целесообразно воспользоваться обобщенным опытом 31 страны мира, где такое обучение уже проводится:

- прохождение курса дополнительного обучения должно быть обязательным условием восстановления потерянного права на управление транспортным средством. Дополнительное обучение может также использоваться для улучшения персонального файла водителя - списания части накопленных штрафных баллов.
- курсы дополнительного обучения не должны организовываться и проводиться органами власти или организациями, аффилированными с ними. Рекомендовано проводить такие курсы на базе лицензированных образовательных учреждений (например, использовать потенциал автошкол). При этом порядок лицензирования, требования, обмен информационными потоками между такой автошколой и органами власти, отвечающими за БДД, должен быть прописан прозрачным и однозначно понимаемым образом. Доступ к личной информации должен быть защищен для обеспечения безопасности участников программ дополнительного обучения.

## Заключение

В транспортном секторе ожидаются глубокие перемены, как в Европе, так и в других частях мира. Волна технологических инноваций и постоянно обновляемых бизнес-моделей привела к росту спроса на новые услуги транспортной мобильности. В то же время отрасль реагирует на настоятельную необходимость сделать транспорт более безопасным и эффективным. Результирующая трансформация сферы перевозок создает огромные социальные и экономические возможности, которые объединенная Европа уже осмысливает и захватывает в настоящий момент, чтобы воспользоваться преимуществами для своих граждан и бизнеса. Российской Федерации тоже предстоит включиться в эту гонку технологий и делать это надо достаточно быстро, иначе отставание станет непреодолимым. Необходимым условием внедрения любых инноваций на дорожном транспорте становится совершенствование нормативного правового обеспечения в одной из наиболее социально значимых областей – безопасности дорожного движения.

В рамках технического задания на выполнение работы Исполнителем были решены семь основных задач, достигнутые результаты приведены ниже.

1. Разработана методика выполнения аналитического обзора наиболее значимых изменений в законодательном и нормативно-правовом регулировании Российской Федерации, характеризующих уровень безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Разработаны основные принципы аналитического обзора, согласно которым отражены различные взгляды на анализируемые проблемы, особое внимание уделено анализу новых сведений, рассмотрению технологических инноваций, отсеvu устаревших или вызывающих сомнение сведений, приведению к сопоставимому виду всех сравнимых характеристик и показателей БДД изучаемых стран.

Разработан тематический план обзорного документа, основанный на разделении собранного массива нормативных правовых актов на пять приоритетных областей национальной деятельности в области повышения БДД, рекомендованных ведущими экспертами в Глобальном плане ООН [7,8].

Разработана методика отбора источников по теме обзора, порядок использования поисковых систем - для поиска документов в русскоязычном сегменте Интернета - Яндекс, а всеязычный Google использовался для работы в зарубежном информационном пространстве, активно привлекались справочные правовые системы «Гарант» и «КонсультантПлюс».

Для выделения ключевых слов, которые характеризуют предмет исследования и его различные аспекты использован метод структурного анализа, инструментом которого послужили on-line сервисы проверки плотности ключевых слов. Сформированные сочетания ключевых слов позволили максимально конкретизировать поисковые запросы и получить релевантные результаты.

2. Разработан аналитический обзор наиболее значимых изменений в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации в области обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов, а также других направлений повышения безопасности дорожного движения, произошедших в 2016 – 2017 годах на федеральном и региональном уровнях.

Выявлены основные аспекты нормотворческой деятельности федеральных органов государственной власти в области обеспечения БДД в 2016-2017 годах. Отмечено, что значительная часть разработок НПА была обусловлена выполнением Плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения от ДТП (утв. Правительством РФ 4 августа 2015 г.) и Перечня поручений 2016г. Президента Российской Федерации.

Приведены основные принципы обновляемой стратегии БДД в стране, среди которых: изменение поведения участников дорожного движения, повышение защищённости детей и пешеходов, развитие работ по организации дорожного движения, совершенствование механизмов допуска ТС и их водителей к участию в дорожном движении, совершенствование системы управления БДД, а также развитие системы оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Рассмотрены критерии значимости изменений в законодательном и нормативном регулировании Российской Федерации, которые определяются их эффективностью, приведены примеры анализа конкретных мероприятий, в частности по борьбе с таким серьезным правонарушением, как пьянство за рулем.

Тематический план обзорного документа, включающий изменения федерального и регионального законодательства за 2016–2017 годы (отнесение НПА к данному периоду проводилось по дате регистрации в Минюсте), сформированный на основе текстовых гиперссылок, включает следующие разделы (в скобках указано количество выявленных и рассмотренных НПА):

- 1) управление безопасностью дорожного движения (14);
- 2) безопасная инфраструктура и дороги (11);
- 3) безопасные транспортные средства (12);
- 4) безопасное поведение пользователей дорог, в т.ч. водителей (10);
- 5) совершенствование помощи пострадавшим в авариях (установлено соответствие Плану мероприятий, утв. Правительством РФ 4 августа 2015 г.);
- 6) региональное законодательство (8 НПА, которые являются лишь частными примерами из обширного перечня и демонстрируют основные направления нормативных разработок на уровне региональных органов государственной власти).

По каждому НПА приведены их краткие рефераты, гиперссылки позволяют непосредственно обратиться к актуальным текстам документов.

Сформированы справочные материалы, которые освещают перспективные направления развития нормативной базы Российской Федерации в области цифровой инфраструктуры и организации движения беспилотного транспорта.

Рассмотрены перспективы дальнейшего развития и совершенствования нормативно-правового регулирования в области БДД и перевозок с учетом замечаний и предложений, которые были высказаны Президентом России на специальном заседании президиума Госсовета 22 сентября 2017 года в Ульяновске.

В результате анализа выявлено, что общий вектор изменений в нормативном правовом поле нашей страны начинает смещаться в сторону учета и использования достижений цифровой экономики.

3. Разработана методика выполнения сравнительного анализа российских и зарубежных Правил, с учетом статистических данных в области дорожной аварийности, характеризующих уровень организации и безопасности дорожного движения и перевозок

пассажиров и грузов автомобильным транспортом, эффективности применяемых Правил и мер воздействия к нарушителям Правил, в увязке с правоприменительной практикой, администрированием Правил и вновь вводимыми правовыми нормами, направленными на повышение безопасности движения и перевозок.

В ходе работы (глава 3 настоящего отчета) проведен анализ общих показателей аварийности, иных объективных индикаторов и показателей, характеризующих состояние дел в области перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, для всех стран ЕС, а также для стран, исторически входящих в регион Европы. Для выявления статистических данных по показателям БДД в Евросоюзе использована информационная база ЕС по безопасности дорожного движения CARE. Проведено сравнение полученных данных с аналогичными показателями, достигнутыми в России.

Изучение динамики статистических данных аварийности за период с середины 2000-х годов до настоящего момента позволило сформировать методическую основу выполнения сравнительного анализа российских и зарубежных Правил, оценки эффективности их воздействия на повышение безопасности движения и перевозок.

Особо выделены и подробно рассмотрены результаты некоторых общеевропейских и национальных инициатив, направленных на повышение безопасности ТС, дорожной инфраструктуры и поведения пользователей дорог (шведская стратегия Vision Zero и ее достижения).

Приведены различные варианты сравнительного анализа отдельных экономических показателей по 28 странам ЕС и по ведущим экономикам мира, скоростных лимитов и предельного уровня содержания алкоголя в крови водителей, различных допусков (предельных уровней) нагрузки на ось ТС, протяженности дорожной сети (по видам дорог), показателей автомобилизации, числа зарегистрированных автобусов, грузовых автомобилей и др. Все результаты сравнений приведены в виде таблиц для наглядности и удобства пользования.

Подтвержден выбор приоритетных стран для проведения дальнейшего анализа. В рамках Евросоюза выявлена общая государственная политика в области обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, и по отдельным направлениям инноваций, основные тенденции ее развития и совершенствования.

Освещен опыт приоритетных стран в области администрирования существующих и вновь вводимых правовых норм, направленных на повышение безопасности движения и перевозок, профилактику дорожно-транспортной аварийности. Для этого выявлены и рассмотрены национальные целевые программы, указаны уполномоченные органы приоритетных стран. Все приведенные данные оформлены в виде гиперссылок, которые позволяют получить актуальную первичную информацию на языке оригинала.

Выявлен профилактический эффект мероприятий по усилению различных видов ответственности, направленных на предотвращение нарушений Правил. Приведено научное и практическое обоснование необходимости введения системы штрафных баллов и соответствующего дополнительного обучения водителей. Рассмотрены принципы построения данных систем в различных странах, включая приоритетные (Великобритания, Германия, Испания). Проведен анализ положительных результатов, полученных в результате функционирования упомянутых систем, включая особенности программ дополнительного обучения в различных странах. Приведены базовые

рекомендации по организации систем дополнительного обучения, которые могут быть использованы и в Российских условиях.

4. Выявлены исходные тексты Правил и других нормативных правовых документов в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Великобритании, Германии, Испании, Нидерландах, Швеции, Франции, Финляндии, а также в Евросоюзе в целом.

В ходе работы на основании ранее разработанных методик проведен поисковый анализ необходимого контента, источником, которого послужили официальные Интернет-сайты уполномоченных органов приоритетных государств, национальные информационные ресурсы в виде электронных баз данных, поиск в системе Google на основе ключевых слов.

Видовые границы отбора документов вышеуказанных стран, которые подлежали переводу на русский язык, были ограничены основными регулятивными документами в профильной сфере – Правилами дорожного движения и Законами о дорожном движении.

Хронологические границы отбора документов были установлены, исходя из требования к их максимальной актуальности, использованы последние редакции документов (согласно сведениям по базам данных) или редакции, в которых были внесены последние крупные изменения.

Приведены полные наименования и реквизиты исходных документов, размещенных на официальных сайтах уполномоченных органов приоритетных стран. Для удобства поиска и дальнейшего анализа представленная информация включает прямые гиперссылки на данные документы. Каталогизация ссылок на национальные информационные ресурсы в сети Интернет обеспечивает их использование в ходе дальнейших изменений и актуализации правового поля.

Одновременно выявлены и другие документы, непосредственно относящиеся к нормативному регулированию мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Дополнительно произведен отбор некоторых ключевых документов ЕС в статусе регламента и директивы за последние 10 лет, для этих документов указаны номера CELEX, которые являются уникальным идентификатором для каждого документа в европейской правовой базе EUR-Lex. Для каждого документа приведен краткий реферат.

Фактически, в качестве дополнительного результата работы, представлен тематический план (содержание) обзорного документа, включающего актуальные разделы профильного законодательства региона Европейского союза и входящих в него вышеперечисленных приоритетных стран.

Тексты выявленных документов на языке оригинала были подвергнуты предварительному анализу на предмет отбора ключевой информации. В ходе первичного ознакомления с тематикой ресурсов и выявления нужного информационного контента использованы on-line сервисы перевода Yandex и Google.

Для окончательного отбора информации и анализа структуры документов были выполнены переводы на русский язык оглавлений и ключевых разделов документов.

Приведен конкретный пример оценки эффективности принимаемых нормативных актов ЕС и их последующей коррекции, направлением, выбранным для примера, стала

регулятивная база ЕС в части обучения профессиональных водителей и последние предложения по ее совершенствованию.

5. Актуальные редакции Правил или соответствующих разделов законодательств Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом в части единого нормативного правового регулирования обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов, принципов организации дорожного движения, переведенные на русский язык.

В ходе работы были выполнены переводы на русский язык ранее выявленных документов на языках оригиналов (представлены в главе 4).

Из-за большого текстового объема приведена лишь общая структура документов, т.е. в составе содержания выделены элементы (части, разделы, главы, параграфы и т.п.), которые подлежали анализу по теме обзора в соответствии с планом. Оглавления документов были вручную сформированы из текста переводов, их наличие позволяет произвести быструю оценку контента и сориентироваться в поиске необходимой информации.

Переводы Правил и Законов на русский язык приведены в соответствующих приложениях А-Ж. Исходные тексты на языке оригинала в электронном виде содержатся в приложении И, в котором также находятся переводы и исходные тексты некоторых документов Европейского Союза.

6. Проведен сравнительный анализ российских Правил и Правил Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов, Швеции, Франции, Финляндии, а также Евросоюза в целом, с учетом статистических данных, характеризующих уровень организации и безопасности дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в увязке с вновь вводимыми правовыми нормами, направленными на повышение безопасности движения и перевозок.

В ходе работы выявлены некоторые общие черты переведенных профильных зарубежных нормативных актов, связанные с общими приоритетами в области обеспечения БДД. Далее был проведен анализ по странам

**Великобритания.** Рассмотрены особенности национальных правил дорожного движения («Дорожный Кодекс»), представляющих собой подробный иллюстрированный свод правил безопасного поведения на дороге и применяемых ко всем участникам дорожного движения (полный перевод с иллюстрациями содержится в Приложении А).

Перечислены некоторые особенности ПДД в Великобритании. Отдельно рассмотрен опыт регулирования выполнения пассажирских перевозок. Перечислены современные приоритеты государственной политики Великобритании в сфере обеспечения БДД, которые реализуются Министерством транспорта (DfT).

**Германия.** Выявлены основные документы в сфере регулирования дорожного движения, особенности системы государственного управления обеспечением БДД в Германии. Особое внимание обращено на опыт внесения в Закон о дорожном движении регулятивных положений о транспортных средствах с высокоавтоматизированным или полностью автоматизированным управлением. Согласно анализу выполненных переводов «Закона о дорожном движении StVO» выявлены некоторые особенности ПДД Германии, приведены понятия об экологических зонах и порядке въезда в них, о скоростных режимах. Перечислены основные приоритеты программы борьбы с ДТП в Германии.

**Испания.** Выявлен набор основных нормативных правовых актов, регулирующих сферу обеспечения БДД. Отмечено, что направленность национального закона о дорожном движении в целом соответствует российскому, но есть ряд отличий, которые преобразуют его в гораздо более полный документ, данные отличия проанализированы. Согласно отдельному анализу ПДД Испании перечислены их некоторые особенности, в частности, заслуживает внимания особый принцип нанесения разметки крайних рядов, предназначенных для парковки. Перечислены современные приоритеты государственной политики Испании в сфере обеспечения БДД.

**Нидерланды.** Проведен анализ перевода национального Закона о дорожном движении WVV 1994. Выявлены существенные различия с отечественным законодательством, например, водительское удостоверение может быть полностью аннулировано (полное лишение специального права) есть т.н. программа «алколок», участие в которой принудительное, в стране существует институт профессиональных водителей. Приведен анализ правил дорожного движения RVV 1990 в части сравнения с российскими ПДД отдельных терминов, устойчивых словосочетаний и дефиниций. Перечислены некоторые особенности ПДД, обусловленные большим велосипедного транспорта и наличием соответствующей развитой инфраструктуры, рассмотрены особенности парковки и скоростные режимы.

**Финляндия.** Проведен анализ национального Закона о дорожном движении, в котором содержится основная часть требований к организации БДД, отмечено, что его краткость основана на многочисленных отсылках к подзаконным актам. В стране уделяется особое внимание внедрению интеллектуальных транспортных систем (ИТС) на автомобильном транспорте и других видах транспорта. Приведены некоторые особенности национальных ПДД, освещены последние государственные меры по обеспечению дорожной безопасности.

**Франция.** Выявлен набор документов, регулирующих сферу дорожного движения в стране, среди которых основным является Дорожный кодекс (Code de la Route), проведен анализ по следующим вопросам: общие определения и термины; классификация дорог Франции; обучение вождению; наказания за отсутствие документов на право управления ТС; институт профессиональных водителей, для которых предусмотрены практические экзамены для получения диплома или профессионального сертификата; водительское удостоверение и система штрафных баллов; действия при проверках. Механические ТС классифицируются в зависимости от их воздействия на окружающую среду и умеренности энергопотребления, приведены предписания по ограничению движения ТС, требования к размерам груза и его размещению.

Приведены некоторые особенности ПДД во Франции, включая подробные сведения об организации парковки, регулируемой статьей R417 (подстатьи 1-12) Дорожного Кодекса, освещены последние меры по обеспечению БДД в стране.

**Швеция.** Проведен анализ основного документа - Правил дорожного движения (Trafikförfordning), которые имеют статус Закона. Отмечено некоторое сходство с Российской системой, поскольку в Швеции существуют отдельные правовые акты, которые устанавливают: ответственность за серьезные нарушения ПДД; порядок подготовки водителей и изъятия водительских удостоверений; порядок перевозки опасных грузов; основные требования к автошколам, штрафы за нарушение правил



стоянки, принудительную эвакуацию ТС, штрафы за превышение максимально допустимого веса и т.д. Выявлена значительная степень автономии, а также широкие полномочия органов местного самоуправления Швеции в части организации дорожного движения. Освещено развитие государственных мер по обеспечению БДД в Швеции.

В отдельной таблице приведены результаты сравнительного анализа дорожных знаков всех приоритетных стран и России. Проведено сравнение существующих скоростных ограничений в приоритетных странах для различных категорий ТС и дорожных условий, сравнение отдельных требований к водителям и ТС в приоритетных странах (таблицы).

Проведен анализ опыта в сфере медицинского обеспечения БДД (при допуске водителей к управлению ТС). Выявлены тенденции развития нормативной правовой базы приоритетных стран и Евросоюза в области организации дорожного движения и проведен их анализ в сравнении с Российским опытом. Освещены тенденции научных исследований и проектов в области организации дорожного движения и местного транспорта.

Выявлены и рассмотрены общие тенденции и закономерности в области обеспечения БДД, присущие всем 28 странам наднационального органа - Европейского Союза.

7. Разработаны предложения по дальнейшему развитию и совершенствованию нормативно-правового регулирования в области безопасности дорожного движения и перевозок Российской Федерации, включая рекомендации по конкретным способам реализации этих предложений с учетом их этапности.

В ходе работы на основании ранее проведенного анализа Российского и зарубежного опыта в области обеспечения БДД, поручений Президента Российской Федерации, разработаны предложения, направленные на повышение эффективности отечественной правовой системы в рассматриваемой области, среди которых:

1. Совершенствование подготовки водителей, осуществляющих коммерческие перевозки – коррекция существующей системы

2. Введение системы штрафных баллов и дополнительного обучения водителей, нарушающих ПДД и виновных в ДТП.

Анализ зарубежного опыта организации и функционирования вышеперечисленных систем позволяет однозначно оценить его как потенциально приемлемый для России.

Результаты работы, выполненной на этапе I, представляют собой не только аналитические обзоры, но и своего рода справочно-информационное руководство по актуальной проблематике обеспечения БДД в передовых европейских странах, что повышает доступность результатов зарубежного опыта и позволяет разрабатывать на его основе предложения по осуществлению аналогичных мероприятий в Российской Федерации.

### Список использованных источников

1 United Nations Economic Commission for Europe. Convention on Road Traffic, of 19 September 1949 and 8 November 1968. – Geneva, 1968

2 Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изменениями и дополнениями) // справочная система ГАРАНТ (дата обращения 20.09.2017), <http://base.garant.ru/2540357/>

3 Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) (с изменениями и дополнениями) // справочная система ГАРАНТ (дата обращения 20.09.2017), <http://base.garant.ru/2540647/>

4 ЕЭК ООН. Сводная резолюция о дорожном движении. Записка секретариата. Женева 14 августа 2009 года. Документ ECE/TRANS/WP.1/123

5 United Nations Economic Commission for Europe. European agreement supplementing the 1968 Convention on Road Traffic, of 1 May 1971. – Geneva, 1971.

6 Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года. Женева, 1 мая 1971 года (с изменениями и дополнениями, включая поправки, вступившие в силу 26 марта 2006 года // URL: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Agreement\\_road\\_traffic\\_RU.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Agreement_road_traffic_RU.pdf) (дата обращения 20.09.2017)

7 United Nations. Resolution A/RES/64/255. Improving global road safety. B: Sixty-fourth session of the United Nations General Assembly, New York, 10 May 2010 // URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/64/255&referer=http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml&Lang=R](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255&referer=http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml&Lang=R) (дата обращения 20.09.2017)

8 Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 гг. – Женева, 20 декабря 2011г. // URL: [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/road\\_safety\\_global\\_plan\\_for\\_action\\_ru.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/road_safety_global_plan_for_action_ru.pdf) (дата обращения 21.09.2017)

9 United Nations. Resolution A/RES/66/260. Improving global road safety. B: Sixty-sixth session of the United Nations General Assembly, New York, 23 May 2012 // URL: [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=%20A/RES/66/260&referer=http://www.un.org/en/ga/66/resolutions.shtml&Lang=R](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=%20A/RES/66/260&referer=http://www.un.org/en/ga/66/resolutions.shtml&Lang=R) (дата обращения 20.09.2017)

10 Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (с изменениями на 11 октября 2016 года)

11 Официальный сайт Госавтоинспекции. Сведения о состоянии безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]. // URL: <http://stat.gibdd.ru/>

12 Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. [Электронный ресурс]. // URL: <http://auto.rostransnadzor.ru/>

13. ГОСТ 7.60-2003 СИБИД. Издания. Основные виды. Термины и определения

14. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения, 14 марта 2016г., Ярославль. [Электронный ресурс] // Официальный сетевой ресурс Президента России. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/51506> (дата обращения 20.09.2017)

15. Перечень поручений по итогам заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 14 марта 2016 года. [Электронный ресурс] // Официальный сетевой ресурс Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51709> (дата обращения 20.09.2017)
16. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации 4 августа 2015. // Информационный портал Гарант.Ру. URL: <http://base.garant.ru/71173542/> (дата обращения 20.09.2017)
17. Игорь Шувалов провёл заседание Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения, 31 августа 2017. [Электронный ресурс] // сайт Правительства России. URL: <http://government.ru/news/29080/> (дата обращения 20.09.2017)
18. Пьяные водители: ловят часто, сажают редко // «Газета.Ру»: ежедн. интернет-изд. 14.09.2017. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2017/09/14\\_a\\_10887542.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2017/09/14_a_10887542.shtml) (дата обращения 20.09.2017)
19. Распоряжение Министерства транспорта РФ от 31.01.2017 N НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»
20. Транспортная реформа в регионах с ножом у горла: компромиссов нет // Информационное агентство REGNUM: ежедн. интернет-изд. 13.09.2017. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2320906.html> (дата обращения 20.09.2017)
21. Заседание президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок, 22 сентября 2017 г., Ульяновск. [Электронный ресурс] // Официальный сетевой ресурс Президента России. URL: <http://special.kremlin.ru/events/president/news/55679> (дата обращения 20.09.2017)
22. 31 Council Decision of 30 November 1993 on the creation of a Community database on road accidents // URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:31993D0704> (дата обращения 25.09.2017)
23. 32 Генеральная Ассамблея ООН. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года [A/70/L.1]. – Нью-Йорк, 25 сентября 2015 года // URL: [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R) (дата обращения 27.09.2017)
24. 33 Европейские факты и доклад о состоянии БДД в мире. – Copenhagen, 2015 // URL: [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0009/298386/European-facts-Global-Status-Report-road-safety-ru.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/298386/European-facts-Global-Status-Report-road-safety-ru.pdf) (дата обращения 27.09.2017)
25. 34 The IRTAD Road Safety Annual Report 2016 // URL: <http://www.oecd-ilibrary.org/content/book/irtad-2016-en> (дата обращения 27.09.2017)
26. 35 Statistical Pocketbook 2016 - EU transport in figures. - Luxembourg, 2016 // URL: [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_el](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_el) (дата обращения 27.09.2017)
27. Why Sweden has so few road deaths. // The Economist, Feb 26th 2014. [Электронный ресурс] <https://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/02/economist-explains-16> (дата обращения 20.09.2017)

28 The Handbook of Road Safety Measures, Second Edition. Bingley: Emerald Group Publishing Ltd., 2009

29 Robert B. Isler. Effects of higher-order skill training on young, inexperienced drivers' on road driving behaviour. Accident Analysis and Prevention, 43, 2011

30 Shope, J.T. Graduated driver licensing: Review of evaluation results since 2002. Journal of Safety Research, 38 (2), 2007

31 Washington et al. European advanced driver training programs: Reasons for optimism. ATSS Research, 2011

32 Основные направления государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и сбалансированного развития территориальных транспортных систем / Донченко В.В., Кунин Ю.И., Казьмин Д.М. и др. – М: НТБ «ЭНЕРГИЯ», 2012 – 125с.

33 Чикалина С.Л., Фадеев Д.С., Прокофьева О.С. Практика формирования пешеходных зон в центрах крупных городов // Вестник Иркутского Государственного технического университета. – 2013. – № 7 (78). – С. 100-104

34 Мачульская И.Г. Правовое регулирование и организация дорожного движения: зарубежный опыт // Аналитический вестник Совета Федерации РФ - 2006. № 15 (303).